

---

Procès-verbal de l'assemblée publique  
de la Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur  
du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif,  
tenue le jeudi 22 août 2007 à 19 h 00,  
Hôtel de ville, 275, rue Notre-Dame Est, salle du conseil, Montréal

---

**Première séance**  
**Le mercredi 22 août 2007 à 19 h**

**COMMISSAIRES PRÉSENTS**

Mme Manon Barbe, présidente de la commission  
Mairesse de l'arrondissement de LaSalle

Mme Noushig Eloyan, vice-présidente de la commission  
Conseillère de ville, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

M. Richard Bergeron  
Conseiller de ville, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

M. Carle Bernier-Genest  
Conseiller de ville, arrondissement de Rosemont- La Petite-Patrie

M. Pierre Mainville  
Conseiller d'arrondissement de Ville-Marie

M. Alain Tassé  
Conseiller de ville, arrondissement de Verdun

M. Robert L. Zambito  
Conseiller d'arrondissement de Saint-Léonard

**COMMISSAIRE ABSENTE**

Mme Ginette Marotte  
Conseillère de ville, arrondissement de Verdun

LE QUORUM EST ATTEINT

**AUSSI PRÉSENTS**

M. Lavallée, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité  
exécutif et maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie

M. Yves Provost, directeur général adjoint, Service des infrastructures du transport et de  
l'environnement (SITE)

M. Marc Blanchet, directeur, Transport, planification et grands projets, SITE

M. Jean Bertrand, chef de division, Développement du transport, SITE

M. François Major, chef d'équipe, SITE

ASSISTANCE : 100 personnes

**1. Ouverture de l'assemblée**

À 19 h 05, la présidente de la commission, Mme Barbe ouvre l'assemblée.

Mme Barbe rappelle que la commission a tenu une première assemblée d'information sur le Plan de transport le 20 juin dernier. La présente assemblée marque le début de la consultation comme telle. La commission recevra les commentaires et les mémoires des citoyens et des organismes intéressés.

Elle souhaite la bienvenue à tous. Elle souligne la présence de M. Lavallée, membre du comité exécutif, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain, et maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie. Elle présente M. Yves Provost, directeur général adjoint au Service des infrastructures du transport et de l'environnement, ainsi que M. Blanchet, directeur du transport, tous deux accompagnés de leur équipe. Elle souligne également la présence de M. Waren Allmand, conseiller dans Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce. Mme Barbe invite ensuite les membres de la commission à se présenter. Puis, elle invite M. Lavallée à prendre la parole.

M. Lavallée souligne que son intention, lorsqu'il s'est vu confier le mandat de présenter un plan de transport, était de proposer un projet ambitieux, qui amène un changement radical, une vision nouvelle du développement qui suscite l'adhésion des citoyens. Ce qui l'intéresse maintenant, c'est la mise en œuvre du Plan de transport, et la consultation publique constitue une étape importante. Il signale son intention de participer, autant que possible, en observateur actif à toutes les assemblées pour entendre les commentaires des citoyens sur le Plan de transport et en faire rapport au conseil.

## **2. Lecture et adoption de l'ordre du jour**

Mme Barbe fait la lecture de l'ordre de jour en proposant que les points 5 et 6, interventions du public et interventions des membres de la commission, soient fusionnés afin de permettre aux membres de la commission de poser leurs questions au fur et à mesure après chaque présentation. Sur une proposition de M. Zambito, appuyée par M. Tassé, l'ordre du jour ainsi modifié est adopté à l'unanimité.

## **3. Adoption du procès verbal de l'assemblée publique du 20 juin 2007**

Sur une proposition de M. Mainville, appuyée par M. Bernier-Genest, le procès-verbal du 20 juin est adopté à l'unanimité.

## **4. Le plan de transport de Montréal : un mot d'introduction**

Avant de céder la parole aux citoyens, Mme Barbe précise le déroulement de la séance et annonce que l'assemblée va se poursuivre, vu le nombre important d'inscriptions. Afin d'entendre tous ceux qui veulent se prononcer sur le Plan de transport, l'assemblée se poursuivra les 23 et 28 août et d'autres séances sont à prévoir. Par la suite, la commission adoptera ses recommandations à la lumière des commentaires reçus, au cours d'une dernière assemblée dont la date est à déterminer, puis déposera son rapport au conseil.

Mme Barbe demande aux participants de s'en tenir à une intervention de 10 minutes au plus. La plupart ayant déposé un mémoire, elle leur donne l'assurance que les membres de la commission en feront une lecture attentive. Les personnes qui se sont inscrites à l'avance seront invitées à tour de rôle et celles qui se sont inscrites à l'entrée seront entendues si le temps le permet, sinon leur intervention sera remise à une séance subséquente.

## **5. Période de questions du public : interventions et réception des mémoires**

### **5.1 Conseil régional de l'environnement de Montréal**

M. Denis Plante, président du Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE), adresse quelques mots à la commission avant de céder la parole à M. André Porlier, directeur général du CRE. M. Plante présente le Conseil qui regroupe plus de 150 organismes préoccupés par des enjeux environnementaux. Il souligne le caractère indissociable du Plan stratégique de développement durable et du Plan de transport en précisant que les propositions du CRE vont en ce sens. Le CRE s'attend à un virage radical, tel qu'annoncé dans le Plan de transport, notamment en ce qui concerne la qualité de vie et la protection de l'environnement. Il encourage la Ville à mettre en œuvre toutes les propositions contenues dans le Plan qui relèvent de son domaine de juridiction. Ce qui exige, selon le CRE, non seulement des mesures incitatives mais aussi coercitives. L'organisme croit en la nécessité de mobiliser la société civile et appuie la Ville en ce sens.

M. Porlier, se dit heureux de participer à cette consultation et souligne d'entrée de jeu l'appui de son organisme au Plan de transport. Soulignant l'ampleur du défi, M. Porlier énonce sept conditions sur lesquelles repose le succès du Plan de transport :

- L'adoption d'une vision claire reposant non seulement sur une approche incitative encourageant l'utilisation des transports publics, de la marche et du vélo, mais également une approche coercitive visant à décourager l'utilisation de la voiture.
- L'adoption d'objectifs quantifiés et mesurables concernant les principaux enjeux reliés au Plan de transport de Montréal.

- L'intégration de mesures concrètes pour réduire les nuisances liées aux activités de camionnage sur l'île de Montréal.
- L'adoption d'une position claire contre toute augmentation du réseau routier de Montréal.
- L'engagement à maintenir la contribution des usagers du transport en commun à leur niveau actuel.
- La mise en place de mesures pour augmenter la contribution des automobilistes au financement du transport en commun et des modes de transport actif dans la région de Montréal.
- La réalisation de certains chantiers porteurs de changement dès 2008.

M. Porlier présente dans ses grandes lignes le mémoire du CRE qui développe chacune de ces conditions. Il précise entre autres certains objectifs à cibler : réduction de 30 % des émissions de GES dans le secteur des transports à Montréal d'ici 2021; réduction de 20 % du nombre de déplacements en automobile et du nombre de kilomètres parcourus en automobile à Montréal d'ici 2021; augmentation de 26 % de l'utilisation du transport en commun sur l'île de Montréal d'ici 2021; réduction de 10 % de l'offre de stationnement de longue durée au centre-ville de Montréal d'ici 2021.

Le CRE, qui se positionne clairement contre toute augmentation du réseau routier de Montréal, s'oppose notamment au prolongement de l'autoroute 25 dont la capacité serait de 150 000 véhicules supplémentaires et à la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute pouvant accueillir plus de 100 000 véhicules.

Pour ce qui est du financement, le CRE se dit en faveur de la mise en place de péages sur les ponts et d'une taxe sur le stationnement.

Par ailleurs, le CRE appuie les différents chantiers proposés dans le Plan de transport. Reconnaisant toutefois que certains projets nécessiteront d'importants investissements et l'adhésion des partenaires gouvernementaux (tramway, navette ferroviaire, prolongement du métro vers l'Est et mise en place d'un SLR), le CRE invite la Ville de Montréal à aller de l'avant sans attendre pour commencer la mise en oeuvre des chantiers qui peuvent déjà se concrétiser.

Quelques questions de précision sont adressées à M. Porlier par Mme Eloyan, concernant la cible de réduction des déplacements en automobile, la question du péage et du réaménagement de la rue Notre-Dame. Sur ce dernier point, M. Bergeron demande lui aussi des précisions sur la position du CRE qui privilégie le projet de 2002 par rapport à celui de 2007.

M. Lavallée apporte quant à lui des précisions sur la contribution financière attendue du fonds vert de Québec et sur le rapport du BAPE concernant la rue Notre-Dame.

## **5.2 CDÉC Centre-Nord**

M. Jonathan Palardy : absent.

## **5.3 Le Regroupement en aménagement de Parc-Extension**

Mme Monica Gaudet est porte-parole du Regroupement en aménagement de Parc-Extension (RAMPE) qui réunit des organismes intervenant en aménagement urbain et développement communautaire dans le but d'améliorer la qualité de vie dans le quartier.

Mme Gaudet exprime d'entrée de jeu son appui à la démarche de Montréal en vue de se doter d'un Plan de transport et elle souscrit à la vision qui le sous-tend : réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.

Le Regroupement déplore toutefois un manque de précision quant aux objectifs ciblés, notamment pour ce qui est de la réduction du nombre de déplacements automobiles à Montréal, des émissions de gaz à effet de serre (GES), et de la part modale du transport actif et collectif par rapport à l'automobile. On aurait souhaité des propositions plus concrètes et plus audacieuses en ce qui concerne, entre autres, la tarification du transport en commun et l'offre de stationnement.

On souligne également certaines lacunes sur des points jugés prioritaires : les déplacements en vélo dans le quartier, la sécurité des déplacements ainsi que la gestion de la circulation et l'aménagement des abords de la Gare Jean-Talon.

L'ensemble des préoccupations exprimées par le RAMPE se reflètent dans les recommandations qui suivent :

- Implanter des voies cyclables permettant aux gens du quartier de circuler à vélo dans le quartier et dans les quartiers avoisinants de façon agréable et sécuritaire;
- Mettre en place une signalisation qui indique aux automobilistes et cyclistes un partage de la voie sous les viaducs;

- Augmenter la quantité et la qualité des stationnements pour vélos dans le quartier Parc-Extension;
- Donner au piéton la place qui lui revient dans le partage de la chaussée;
- Cibler l'intersection Jean-Talon Ouest / Hutchinson figure parmi les intersections à sécuriser en priorité;
- Installer de nouveaux passages piétonniers avec feux à activation manuelle à des endroits stratégiques sur Jean-Talon Ouest;
- Réaliser un plan de circulation pour la zone aux abords de la Gare Jean-Talon;
- Procéder à des consultations publiques spécifiques au projet d'implantation d'un tramway.

Mme Barbe a fait remarquer que plusieurs de ces recommandations relèvent de la compétence de l'arrondissement alors que le Plan de transport s'inscrit dans une perspective globale. Mme Eloyan partage cet avis en soulignant toutefois que le réaménagement requis autour de la gare Jean-Talon, en tant qu'espace intermodal, est un enjeu majeur, d'un autre ordre.

M. Lavallée s'engage à discuter avec Mme Deros afin que certaines mesures soient mises en place sans attendre les travaux majeurs de réaménagement.

#### **5.4 Conseil des Montréalaises**

Mme Nicole Boily, présidente du Conseil des Montréalaises, présente l'organisme qui exerce un mandat consultatif auprès de l'administration municipale en ce qui a trait à l'égalité entre les femmes et les hommes et à la condition féminine. Appuyant la vision qui sous-tend le Plan de transport, Mme Boily est venue exprimer les besoins spécifiques des femmes en matière de transport urbain.

Elle brosse d'abord un tableau de la mobilité des femmes qui représentent une part importante de la population active, composent la majorité des usagers du transport en commun, sont les principales concernées par la conciliation travail-famille et se déplacent souvent accompagnées des enfants.

L'intervention de Mme Boily est axée sur les transports en commun qui représentent un réel défi pour les Montréalaises. Parmi les principales préoccupations : l'accessibilité (géographique, physique, économique), la sécurité et le confort. Elle souligne entre autres les lacunes de la desserte en dehors du centre-ville et la tarification élevée.

Les principales recommandations du Conseil de Montréalaises :

- Assurer sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal une desserte locale en transport collectif, à l'intérieur des arrondissements ou villes reconstituées et entre eux (particulièrement dans les secteurs où se concentre une population à faible revenu).
- Ne pas augmenter les tarifs pour les usagères et usagers du transport en commun.
- Que les Montréalaises soient consultées lors : du réaménagement des wagons de métro et des autobus; de la mise en place de mesures favorables aux piétons et usagers des transports en commun; de la mise aux normes du réseau cyclable actuel et de la création de nouvelles voies; de l'élaboration de stratégies visant la sécurisation des déplacements par le Bureau de la sécurité des déplacements.
- Organiser une nouvelle campagne de promotion du programme « Entre deux arrêts » auprès des employés de la STM et de la population, et élargir ce programme aux personnes âgées.
- Veiller à ce que le Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire constitue l'une des références de base à la réalisation des plans d'action relatifs aux conditions de déplacement à pied sur le territoire des arrondissements et villes reconstituées.
- Tenir une vaste campagne de sensibilisation auprès des usagères et usagers des services de transport en commun concernant les besoins des femmes enceintes et des personnes se déplaçant avec des poussettes ou de jeunes enfants, ainsi que des aînées.
- Sensibiliser les gens à l'emploi de la STM sur la réalité des personnes âgées et celles avec enfant en poussette et réajuster les politiques internes pour rendre le transport en commun plus convivial pour ces personnes en tout temps.

M. Bergeron demande à Mme Boily une précision concernant la position du Conseil sur la tarification des transports en commun. Celle-ci recommande que l'on explore de nouvelles sources de financement plutôt que d'augmenter la contribution des usagers.

À la question de Mme Eloyan à savoir si le Conseil des Montréalaises estime plus important de consolider le réseau existant ou de le développer, Mme Boily souligne l'importance d'améliorer les parcours, les horaires et la fréquence sans pour autant nier l'importance de nouveaux développements.

### 5.5 Association des propriétaires d'autobus du Québec

M. Mario Saint-Laurent, adjoint au directeur général de l'Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ), présente l'Association, un organisme à but non lucratif regroupant les transporteurs, dont le but est de travailler au développement de l'industrie de l'autobus. L'APAQ réunit des entreprises privées oeuvrant partout au Québec, dans le transport urbain, interurbain, nolisé, scolaire, touristique, aéroportuaire et adapté.

L'Association salue le Plan de transport qu'elle qualifie d'ambitieux, visionnaire et rassembleur. Il a, de plus, le mérite d'amener les partenaires, organismes, et citoyens concernés à réfléchir au modèle de transport collectif dont Montréal souhaite se doter. Cette réflexion devrait porter notamment sur l'organisation et la prestation des services et l'établissement de nouveaux partenariats avec l'entreprise privée, des aspects sur lesquels le plan demeure muet, selon l'APAQ. Celle-ci est d'avis que le partenariat offre une avenue de solution au financement du Plan de transport en réduisant la pression exercée sur les finances publiques et en permettant d'assurer à moindres coûts des services d'égale qualité, voire de qualité supérieure.

L'APAQ prône l'ouverture au partenariat public-privé. Faisant référence à des modèles européens et américains, elle invite Montréal à réviser les modes de financement et d'organisation des transports en commun. Le modèle que préconise l'Association est *La mise en concurrence progressive et sous contrôle public*. Ce modèle permet, sur une période de dix ans, d'offrir des services de transport en commun au marché de la concurrence, tout en respectant la qualité du service et les conditions de travail. Des villes comme Copenhague, Stockholm, Denver et San Diego auraient implanté avec succès ce modèle. Une étude réalisée en 2000 par Samson Bélaïr / Deloitte & Touche intitulée *Vers un transport en commun plus compétitif pour la région de Montréal* relate entre autres ces expériences. On prétend qu'appliqué à la région de Montréal, ce modèle permettrait de dégager une économie directe, récurrente et cumulative de 1 % des dépenses totales, ce qui représentait en 2000, quelque 350 M\$.

M. Bergeron demande à M. Saint-Laurent des précisions concernant son modèle de mise en concurrence graduelle et sous contrôle public. M. Saint-Laurent propose de transmettre aux membres de la commission l'étude réalisée en 2000 à laquelle il fait référence et qui relate des expériences réalisées ailleurs dans le monde.

M. Tassé souligne le fait que l'intervention de l'APAQ n'est pas désintéressée, ce que ne dément pas d'ailleurs M. Saint-Laurent, qui précise que son Association travaille néanmoins à améliorer et à promouvoir le transport des personnes. Il annonce, à cet égard, la mise en place d'un portail intégré multimodal qui renseigne les voyageurs sur les moyens à leur disposition pour se déplacer d'un point A à un point B.

Mme Eloyan revient sur une affirmation selon laquelle on pourrait offrir un meilleur service à moindre coût tout en augmentant l'achalandage, selon une formule PPP. M. Saint-Laurent soutient que les expériences citées le démontrent.

M. Bernier-Genest se demande comment on peut offrir une qualité de service supérieure à moindre coût sans que les conditions de travail en souffrent. M. Saint-Laurent évoque des expériences qui auraient été concluantes ailleurs au Québec, en faisant référence à des transporteurs privés qui embauchent des travailleurs syndiqués.

M. Lavallée reconnaît que la réalisation du Plan de transport fait appel à une multitude de partenaires et implique différentes sources de financement. Il reconnaît que les investissements sont considérables, mais les pertes actuelles le sont également, notamment les pertes de temps dans les congestions, il faut donc considérer l'analyse coûts-bénéfices. Il se questionne sur les modalités de la mise en concurrence que préconise l'Association dans un système qui resterait sous le contrôle du public, ce sur quoi M. Saint-Laurent se fait rassurant.

À 21 h, la présidente invite les gens à faire une pause. Les travaux reprennent à 21 h 15. Mme Barbe signale que la commission a entendu 5 interventions sur 14. Elle rappelle aux participants l'importance de s'en tenir à des présentations de 10 minutes et les invite, tout comme les membres de la commission, à être concis.

### 5.6 Transport 2000 Québec

M. Normand Parisien, directeur général de Transport 2000, présente l'association vouée à la défense des usagers du transport en commun et à la promotion de moyens de transport efficaces et durables. Il souligne le fait que sur l'île de Montréal s'effectuent les trois quarts des déplacements en transport en commun urbain au Québec, alors que cette région ne compte que le quart de la population. Le transport soulève plusieurs enjeux : économiques, sociaux, énergétiques et environnementaux, et le Plan de transport de Montréal suscite de grands espoirs et soulève des défis de taille.

Transport 2000 voit dans le Plan de transport un grand pas et se réjouit de son orientation vers le transport en commun. Toutefois, une telle initiative ne saurait remettre en question la nécessité d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises pour l'ensemble de la Région métropolitaine.

Les recommandations de Transport 2000 portent principalement sur l'échéancier afin d'établir certaines priorités. On distingue les chantiers qui sont entièrement sous le contrôle de Montréal de ceux qui impliquent différents partenaires : le gouvernement du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, le gouvernement fédéral, Aéroports de Montréal, pour ne nommer que ceux-là.

Parmi les 21 chantiers proposés, Transport 2000 identifie sept chantiers prioritaires, selon les critères suivants : les chantiers proposés doivent donner des résultats à court terme pour concrétiser le virage annoncé en faveur des transports collectifs et actifs; les projets doivent entraîner rapidement l'amélioration des services aux usagers (rapidité, fiabilité, sécurité et confort) afin de conserver les utilisateurs actuels et en attirer de nouveaux; ils doivent enfin offrir le meilleur ratio possible coûts-bénéfices en terme d'achalandage.

Les chantiers jugés prioritaires sont les suivants :

- 1) Implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération
- 2) Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal -Trudeau
- 3) Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal
- 5) Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans
- 8) Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)
- 9) Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères
- 12) Réaliser le train de l'Est

Selon Transport 2000, ces chantiers doivent être réalisés à court terme, sur un horizon de 5 ans, et les gouvernements supérieurs (Canada et Québec) doivent assumer leur responsabilité en matière de financement.

Transport 2000 aborde également le Plan de transport sous l'angle de l'environnement, soulignant que les chantiers destinés à l'amélioration des transports publics contribueront directement à l'amélioration de la qualité de l'air et à la diminution des GES, d'où l'importance de les mettre en œuvre prioritairement. Transport 2000 se préoccupe également de la sécurité. Face aux statistiques alarmantes de la SAAQ, Transport 2000 soutient les initiatives de la Ville pour réduire la vitesse des automobiles, suggère que la limite de vitesse dans les rues résidentielles soit ramenée à 30 km/h et incite Montréal à accentuer la surveillance policière. On souligne enfin l'importance d'intégrer le Plan de transport et le Plan d'urbanisme.

Quant au financement, Transport 2000 appuie le recours à une tarification sur le transport par automobile, incluant la taxation du stationnement. On aborde également la question de la gouvernance en souhaitant une plus grande collaboration entre Montréal et les gouvernements supérieurs, comme pour le financement.

Mme Barbe et Mme Eloyan demandent des précisions sur la position de transport 2000 quant au financement. Celui-ci recommande un gel des tarifs pour les usagers et une contribution accrue des gouvernements supérieurs.

M. Lavallée appuie réfère au tableau de la p. 36 du Plan qui indique la diminution de l'offre de services de la STM entre 1990 et 2005 en même temps que le gouvernement du Québec se retirait du financement, ce qui été suivi par une hausse de tarifs afin de rétablir le niveau de services.

### **5.7 Arrondissement d'Anjou**

M. Luis Miranda, maire de l'arrondissement d'Anjou, est venue exprimer ses préoccupations quant au développement du système de transport de l'Est. Il exprime tout d'abord son appui aux objectifs stratégiques et aux chantiers proposés dans le Plan de transport de Montréal. Il déplore toutefois l'échéancier prévu pour le prolongement du métro dans l'est.

M. Miranda dresse le portrait de l'arrondissement d'Anjou. Avec ses 35 000 travailleurs, Anjou représente un des principaux pôles économiques dans l'est de Montréal. Il souligne l'importance d'offrir un service efficace pour encourager le transport collectif, en offrant des parcours où les usagers n'aient pas à multiplier les points de correspondance.

M. Miranda indique les dossiers prioritaires pour son arrondissement, qui se traduisent par deux recommandations :

- Prolonger la ligne 5 du métro jusqu'à Anjou, dans les 5 ans à venir, conformément à ce qui est prévu depuis plus de 20 ans.

- Réaliser le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget/Bourget, un axe d'une importance capitale pour la mise en valeur des terrains vacants à des fins industrielles. Cet axe donnera aussi accès au bois d'Anjou, dernier milieu naturel de l'arrondissement. Quant au tracé de ce lien routier, il est proposé de le faire passer dans l'axe de l'avenue Lakefield, déjà conçu pour le transport des marchandises, et à l'est de la Carrière Lafarge, pour protéger la quiétude des résidents.

M. Bergeron appuie le point de vue de M. Miranda à l'effet que les prochains développements majeurs en transport collectif doivent se faire dans l'est prioritairement.

M. Lavallée renchérit en rappelant que le prolongement du métro dans l'est avait été prévu il y a des décennies et si le projet ne s'est pas réalisé c'est que les instances concernées alors n'ont pas pu s'entendre.

### **5.8 Jeune Chambre de commerce de Montréal**

Mme Éva Boucher-Hartling, vice-présidente Affaires publiques, présente la Jeune Chambre de commerce de Montréal (JCCM), un organisme sans but lucratif qui se définit comme le plus grand réseau de jeunes gens d'affaires en Amérique du Nord avec 1 400 membres : cadres, entrepreneurs, professionnels et travailleurs autonomes issus de tous les secteurs de l'activité économique. Le mémoire déposé à la commission est le fruit d'une réflexion sur les défis des changements climatiques ayant amené la JCCM à recommander des investissements accrus dans le transport en commun.

M. Sébastien Gagné, analyste en transport à la JCCM, présente les principales recommandations contenues dans le mémoire. Il souligne tout d'abord l'appui de la JCCM au Plan de transport de Montréal et salue sa contribution au développement durable par la place qu'il accorde au transport collectif.

La réflexion de la jeune Chambre s'articule autour de trois chantiers touchant le transport en commun :

- 5) Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans ;
- 20) Revoir la gouvernance ;
- 21) Se donner les moyens de ses ambitions.

Plaçant l'utilisateur des transports au centre des décisions, la JCCM invite les organismes de transport et la Ville à s'inspirer de certaines pratiques du secteur privé, basées sur une approche client. On souligne par ailleurs le rôle des employeurs et on les encourage à implanter des mesures favorisant le transport collectif comme par exemple, des programmes de remboursement partiel des titres de transport.

La question de la gouvernance est abordée comme étant indissociable du financement. Selon la JCCM, une réflexion s'impose afin de se donner de nouveaux leviers pour financer le Plan de transport. Elle appuie les suggestions de la Ville pour le financement du transport en commun : taxe sur le stationnement, pourcentage dédié de la TPS, ainsi que le péage. Elle propose également de hausser de 5 \$ les droits d'immatriculation des véhicules de promenade et d'instaurer des droits d'immatriculation pour les petits véhicules commerciaux, au bénéfice du transport en commun.

Mme Eloyan demande des précisions sur le lien que fait la JCCM entre le financement et la gouvernance. M. Gagné répond que la question sera approfondie dans le mémoire.

Pour ce qui est de l'offre de service à moduler en fonction des besoins, Mme Barbe relate une expérience de l'arrondissement de LaSalle où la STM a répondu favorablement à une demande de service de l'arrondissement pour le plus grand bénéfice des usagers.

### **5.9 Regroupement économique et social du Sud-Ouest**

Présenté par MM. Pierre Morrissette, directeur général, et Pierre Richard, vice-président au développement stratégique, le mémoire du Regroupement économique et social du Sud-Ouest (RESO) souligne l'importance des enjeux du transport dans le Sud-Ouest.

M. Morrissette présente tout d'abord le RESO, une corporation de développement économique et communautaire (CDEC) qui oeuvre depuis une vingtaine d'années à la revitalisation des quartiers du Sud-Ouest de Montréal. Le transport constitue une préoccupation centrale pour le RESO dans la mesure où il est intimement lié à la qualité de vie des résidents, de même qu'au développement économique et urbain.

Enclavé par les grandes infrastructures autoroutières héritées des années '60 et '70 (autoroute Bonaventure, autoroute 15, autoroute Ville-Marie, échangeur Turcot) et le canal de Lachine, le Sud-

Ouest connaît des problèmes de communication entre ses quartiers et vers les zones importantes d'emploi et ce, malgré les sept stations de métro qui le desservent.

Par ailleurs, le renouveau immobilier accéléré aux abords du canal de Lachine et la requalification projetée d'anciens secteurs industriels amène des milliers de nouveaux résidents, travailleurs et visiteurs, ce qui aggrave les problèmes de congestion automobile, le manque de stationnement et les lacunes en transport collectif. De plus, avec la présence d'une industrie manufacturière encore importante, l'enjeu du camionnage demeure sensible.

Le RESO appuie le choix stratégique proposé par le Plan de transport, celui du transport collectif et actif comme moyen privilégié de déplacement des personnes et comme outil structurant du développement de Montréal, une condition essentielle à la qualité de vie en milieu urbain. Toutefois, il est d'avis que cela ne doit pas occulter l'importance d'assurer une fluidité dans le transport des marchandises, essentiel à la vitalité économique de Montréal et au maintien des emplois. Le RESO préconise une stratégie de développement qui mise sur la mixité des fonctions et les services de proximité, notamment pour la revitalisation des anciennes friches industrielles du Sud-Ouest.

M. Morrissette mentionne quelques-unes des propositions retenues par le RESO :

- L'implantation du tramway : un projet que le RESO accueille avec enthousiasme tout en recommandant d'enclencher, simultanément à la réalisation de la première ligne, l'embranchement le long du canal de Lachine.
- La desserte des zones d'emploi et des secteurs en redéveloppement : le RESO recommande qu'une stratégie de gestion des déplacements adaptée à la réalité des petites et moyennes entreprises soit mise en place pour favoriser le transport collectif, le covoiturage et l'utilisation du vélo.
- Le réaménagement de l'échangeur et de la cour Turcot : le RESO recommande que les éléments de transport en commun soient intégrés dans le concept de réaménagement.

Il cède ensuite la parole à M. Richard qui complète la liste :

- Le corridor Pont Champlain/Autoroute Bonaventure et la problématique du pont Victoria : le RESO demande à Montréal de se pencher sur la recherche de solutions pour diminuer l'impact de la circulation automobile générée par le pont Victoria.
- La qualité de vie, la priorité aux piétons et la sécurité, ce qui soulève la problématique de la voie ferrée du CN qui traverse le quartier de Pointe-Saint-Charles alors que les trains pourraient emprunter la voie ferrée qui contourne le quartier par le sud.
- Le réseau de camionnage : l'équilibre à trouver entre les besoins des entreprises et la qualité de vie dans les quartiers, en évitant le camionnage de transit lourd sur la rue Notre-Dame Ouest.
- Le réseau cyclable à développer pour faire le lien avec les quartiers limitrophes et l'implantation de vélos publics libre service, projet pour lequel le RESO offre sa collaboration.

M. Bernier-Genest se réjouit de l'appui du RESO au réseau blanc de pistes cyclables. Mme Barbe endosse la recommandation du RESO en faveur du prolongement du tramway le long du canal de Lachine, ce qui est aussi, comme elle le souligne, dans l'intérêt de LaSalle.

## 5.10 Regroupement camionnage

M. Stéphane Lamarre, accompagné de M. Claude Chouinard de Camo-Route et de Mme Sophie Tremblay de l'Association du camionnage du Québec, représente un regroupement d'intervenants dans le domaine du camionnage qui déposent un mémoire conjoint. Il s'agit de : Camo-route, l'Association du camionnage du Québec, l'Association sectorielle transport et entreposage, l'Association nationale des administrateurs de flotte – chapitre Québec, l'Association des propriétaires de machinerie lourde du Québec et le Syndicat des métallos et travailleurs autonomes du Québec.

Les signataires du mémoire reconnaissent qu'il importe de trouver des solutions aux problèmes environnementaux engendrés par la circulation automobile, mais celles-ci doivent s'inscrire dans un cadre général afin d'éviter qu'en solutionnant certains problèmes, on en crée d'autres. Les solutions qu'ils proposent demandent donc d'avoir à l'esprit la réalité de l'industrie du transport routier. Or, ils sont d'avis que le Plan de transport est incomplet, qu'il fait très peu référence au transport routier et qu'il s'agit plutôt d'un plan de transport en commun. Ils se disent déçus que le Plan fasse peu de place au transport de marchandises et aux mesures visant à réduire la congestion routière. Leurs principaux messages : améliorer le réseau routier de contournement et faire du réseau de camionnage une compétence d'agglomération et non pas d'arrondissement.

C'est dans cette optique qu'ils abordent leur présentation qui peut se traduire par six énoncés résumant leur point de vue et qui constituent les titres de chapitre de leur mémoire :

- Le transport routier fait partie de la réalité intrinsèque et historique de la ville de Montréal.
- Il faut aussi un plan pour le transport routier.
- Concentrer les générateurs de mouvements de transport en périphérie de l'île de Montréal serait faire fausse route.



- Modifier les habitudes de l'industrie du transport routier serait aussi faire fausse route.
- La Ville de Montréal ne devrait pas avoir juridiction sur les charges et dimensions permises.

Ils abordent enfin la question du financement du Plan de transport. Ils ne sont pas très favorables, faut-il le souligner, à l'idée de faire contribuer les entreprises de transport routier et les générateurs de mouvements de transport pour l'usure du réseau routier, tel que proposé dans le Plan. Ils font valoir l'apport essentiel de leur industrie à l'économie de Montréal, tout en précisant que les véhicules lourds ne représentent que 2,6 % de tous les véhicules immatriculés au Québec.

Au cours des échanges qui suivent la présentation, M. Bergeron met en garde contre une tendance à invoquer les besoins de l'industrie du camionnage pour justifier la construction de nouvelles infrastructures routières. M. Lamarre réplique que le nombre de véhicules lourds plafonne depuis cinq ans et ce qui est demandé par l'industrie du camionnage, c'est une voie de contournement pour désengorger l'île de Montréal, un service essentiel.

Mme Eloyan, tout en reconnaissant l'importance du camionnage, est d'avis que l'industrie du camionnage doit participer à un effort collectif pour améliorer la qualité de vie dans les quartiers de Montréal. Elle suggère de regarder non seulement les normes nord-américaines, mais de regarder aussi ce qui se passe ailleurs.

Mme Barbe souligne le fait que des camions de plus en plus lourds ont remplacé le *back store* d'autrefois et qu'il faut mettre un frein à la circulation de camions lourds pour la livraison chez le dépanneur du coin. Elle précise que l'industrie du camionnage n'a pas été oubliée dans le Plan de transport, mais qu'il y a une volonté politique à favoriser le transport collectif. M. Lamarre affirme que l'industrie est prête à collaborer, ce qu'elle demande c'est un plan de camionnage efficace qui relève de l'agglomération.

M. Lavallée reconnaît que la question du camionnage amène la rencontre de deux sensibilités, ajoutant qu'il ne faut pas *démoniser* pour autant le camionnage. D'autre part, il déplore le manque de données sur le transport de marchandises, qui demeurent généralement privées en raison de la concurrence dans le domaine. Il conclut son intervention sur la nécessité d'aborder la question dans une perspective régionale en favorisant le dialogue entre les élus et l'industrie.

### 5.11 Vélo Québec

Mme Suzanne Lareau, présidente-directrice générale de Vélo Québec, exprime l'appui enthousiaste de son organisme aux mesures avancées dans le Plan de transport et propose quelques pistes pour le bonifier et en optimiser le déploiement.

Évidemment, les mesures qui ont retenu l'attention de Vélo Québec touchent le réseau cyclable. L'idée de doubler le réseau au cours des cinq à sept prochaines années, de mettre aux normes les segments existants, d'ouvrir une partie du réseau douze mois par année, de déployer un réseau de stationnements et de vélos-stations sont considérées comme des incontournables en vue d'augmenter la part modale du vélo. À noter qu'elle est de 1,6 % à Montréal (6,5 % dans le Plateau Mont-Royal) et qu'il est possible de l'accroître par des mesures expérimentées avec succès dans d'autres villes.

Vélo Québec énonce une série de principes incontournables en vue de favoriser le vélo : l'amélioration du confort et de la sécurité des cyclistes; la légitimation de la présence des cyclistes au centre-ville et dans tous les arrondissements; la continuité, l'homogénéité et l'efficacité des itinéraires cyclables; la priorité des piétons et du transport en commun.

Les recommandations de Vélo Québec touchent les aspects suivants :

- L'investissement qui implique que la Ville de Montréal se dote de nouveaux pouvoirs de taxation, mettant à contribution tous les automobilistes et entreprises de la région métropolitaine. Par ailleurs, considérant que les actions spécifiques qui concernent les piétons et les cyclistes dans le Plan de transport sont de l'ordre de 105 millions de dollars sur 5 ans, ce qui représente 4 % du budget, Vélo Québec propose que ces actions soient entreprises dès maintenant.
- Le développement d'un plan d'action vélo qui comporte notamment : des objectifs quantifiables (doubler la part actuelle du vélo en cinq ans et la tripler en dix ans pour franchir la barre des 5 % en 2017); des mesures facilitant la circulation à vélo comme l'accès aux voies réservées pour autobus, le droit, en vertu d'un amendement au code de la sécurité routière, d'emprunter des sens uniques à contresens, là où le faible débit de voitures le permet; l'installation en nombre suffisant des stationnements de vélos sécuritaires.
- Le développement de la complémentarité vélo – transports publics.
- La planification des travaux comme une occasion de revoir la configuration de certaines rues pour un meilleur partage de l'espace public entre les différents usagers.
- La promotion et communication pour amener les citoyens à changer leurs habitudes de déplacement et à adopter des conduites sécuritaires.

Mme Suzanne Lareau termine sa présentation en demandant une présence accrue des policiers pour mettre fin au chaos qui règne dans les rues de Montréal.

M. Tassé fait remarquer que plusieurs des points soulevés par Vélo Québec s'inscrivent déjà dans la Charte du piéton, notamment la question d'une campagne de sensibilisation au partage de la chaussée et à la sécurité. Il revient également sur la question des voies réservées bus-taxi-vélo en se questionnant sur la sécurité de ces aménagements. Mme Lareau trouve l'expérience réalisée ailleurs très concluante, à condition d'élargir la voie pour que les véhicules puissent doubler les cyclistes sans danger.

À la question de M. Mainville sur les chaussées désignées par un marquage indiquant des parcours recommandés aux cyclistes, Mme Lareau se dit favorable.

M. Zambito soulève la question d'une taxe sur les vélos, comme pour d'autres usagers de la route, pour aider à financer le coût du réseau cyclable. Mme Lareau rappelle que l'objectif du Plan de transport étant de réduire la place de l'auto solo en ville, il est justifié d'imposer un coût aux automobilistes, mais en ce qui concerne le vélo, au contraire, il s'agit d'une alternative que l'on veut promouvoir. De plus, elle fait valoir le fait que les coûts associés à la marche et au vélo dans le Plan de transport ne représentent que 4%, concluant que c'est le meilleur investissement en terme de coûts-bénéfices.

Mme Eloyan demande si pour décourager l'usage de l'auto solo, il suffit d'offrir des alternatives à l'auto et d'imposer des taxes. Mme Lareau précise que les deux doivent aller de pair et que la taxation sert non seulement à décourager l'usage de l'automobile mais aussi à financer les transports collectifs.

Au sujet du prolongement projeté du réseau cyclable, M. Bergeron fait la distinction entre les pistes cyclables en site propre et les voies cyclables faisant l'objet d'un simple marquage qui sont comptabilisées dans le 400 km annoncés dans le Plan de transport. Selon Mme Lareau, cette mixité d'aménagements est utile et nécessaire.

M. Lavallée souligne le 40<sup>e</sup> anniversaire de Vélo-Québec cette année et salue le travail accompli par l'organisme.

#### **5.12 Université de Montréal et Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal**

M. Guy Breton, vice-recteur exécutif de l'Université de Montréal, responsable de l'ensemble des opérations autres qu'académiques, est accompagné de Mme Julie Bouchard, secrétaire-générale de la fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal (FAECUM). L'Université de Montréal et la FAECUM déposent un mémoire conjoint sur le Plan de transport. M. Breton souligne que 50 000 personnes circulent sur le campus chaque jour, ce qui fait du transport une question importante.

M. Breton cède la parole à Mme Bouchard qui présente les recommandations exposées dans leur mémoire. Elles s'articulent autour de deux axes : les transports actifs et le transport collectif. En raison de la localisation, les transports actifs et collectifs sont nettement moins développés dans le secteur de l'Université de Montréal que dans ceux des autres établissements universitaires montréalais, que ce soit au niveau de la desserte en soirée et de nuit ou sur le plan de l'accessibilité à vélo.

Parmi les solutions proposées, mentionnons : le déglacage des trottoirs aux alentours de l'université; la mise en place d'un réseau cyclable sécuritaire, privilégiant les pistes aux bandes cyclables; l'amélioration du service en soirée et de nuit; l'appui aux projets de tramway sur le chemin de la Côte-des-Neiges; le développement du métro sur la ligne bleue; et l'instauration d'un accès universel aux transports en commun pour les étudiants de l'Université. L'Université de Montréal entend bien faire sa part, notamment en augmentant son parc de stationnement pour vélos de 900 places à 1 500 places sur une période quatre ans.

Mme Eloyan relève le message concernant la sécurité du transport à vélo en privilégiant les pistes aux bandes cyclables. Elle rappelle le commentaire de Vélo-Québec sur le marquage des chaussées marquées à utiliser sur des rues peu achalandées. Mme Eloyan demande des précisions sur le *u-pass*. Il s'agit d'une carte offerte à chaque étudiant lui permettant de se déplacer à moindre coût sur l'île de Montréal dont les modalités peuvent varier.

M. Bergeron souligne que l'Université de Montréal est la première destination en terme de demandes de déplacement à Montréal.

M. Lavallée signale que dans le projet d'aménagement du nouveau campus, on examine l'offre de services de transport.

### **5.13 Mme Françoise Moulin**

Absente

### **5.14 Héritage Montréal**

M. Bumbaru présente l'organisme Héritage Montréal et quelques-unes de ses interventions. Il signale qu'une lettre a été adressée à M. André Lavallée pour exprimer le point de vue d'Héritage Montréal sur le Plan de transport.

Il salue l'importance accordée aux préoccupations d'aménagement dans le Plan de transport et souligne l'importance de l'intégrer au Plan d'urbanisme en faisant le lien avec les différentes politiques, notamment celle du patrimoine, afin d'assurer une cohérence dans la mise en œuvre de toutes ces interventions. Toutefois, il déplore le fait que le Plan de transport ne reflète pas l'histoire des réseaux de transport à Montréal, rappelant que le transport a structuré l'île depuis les voies tracées par les Sulpiciens, il y a plus de trois siècles.

Il est heureux de constater que le Plan de transport allie l'utile à l'agréable en faisant une place au design, ce qui ajoute au plaisir des déplacements. La préoccupation première d'Héritage Montréal étant le piéton, tout au bas de l'échelle, M. Bumbaru dénonce les obstacles de toutes sortes dans l'espace urbain ayant un impact sur les déplacements à pied.

Héritage Montréal souhaiterait que des solutions soient apportées pour améliorer la desserte de certains lieux emblématiques tels que le Vieux-Montréal, le mont Royal, le centre-ville et le canal de Lachine. Optant pour une navette, si possible gratuite, de préférence au tramway, il mentionne que les exemples sont nombreux en Europe et ailleurs dans le monde.

M. Bumbaru se dit préoccupé par la circulation de transit qui exerce des pressions sur les quartiers anciens. Il propose une vigilance accrue pour faire respecter les règles de sécurité routière.

M. Bumbaru soulève enfin l'importance d'implanter un mécanisme formel de suivi de la mise en œuvre du Plan et souhaiterait que l'on dépose un rapport d'ici un an pour évaluer l'amélioration de notre performance en matière de transport. Il soulève également la question de la gouvernance, qui interpelle plusieurs acteurs, dont les arrondissements, pour assurer la cohérence dans la mise en œuvre du Plan.

En terminant, M. Bumbaru, fait valoir l'expérience acquise par Héritage Montréal sur les parcours piétons pour proposer une collaboration avec la Ville de Montréal comme elle l'a fait avec Vélo-Québec dans le développement du réseau cyclable.

Aucune intervention des membres de la commission.

## **6. Ajournement au jeudi 23 août, 19 h, salle du conseil**

À minuit, la présidente ajourne l'assemblée au lendemain et remercie les personnes présentes.

**Deuxième séance**  
**Le jeudi 23 août 2007 à 19 h**

**COMMISSAIRES PRÉSENTS**

Mme Manon Barbe, présidente de la commission  
Mairesse de l'arrondissement de LaSalle

Mme Noushig Eloyan, vice-présidente de la commission  
Conseillère de ville, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

M. Richard Bergeron  
Conseiller de ville, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

M. Carle Bernier-Genest  
Conseiller de ville, arrondissement de Rosemont- La Petite-Patrie

M. Pierre Mainville  
Conseiller d'arrondissement de Ville-Marie

M. Alain Tassé  
Conseiller de ville, arrondissement de Verdun

**COMMISSAIRES ABSENTS**

Mme Ginette Marotte  
Conseillère de ville, arrondissement de Verdun

M. Robert L. Zambito  
Conseiller d'arrondissement de Saint-Léonard

LE QUORUM EST ATTEINT

**AUSSI PRÉSENTS**

M. Lavallée, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif et maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie

M. Yves Provost, directeur général adjoint, Service des infrastructures du transport et de l'environnement (SITE)

M. Marc Blanchet, directeur, Transport, planification et grands projets, SITE

M. Jean Bertrand, chef de division, Développement du transport, SITE

M. François Major, chef d'équipe, SITE

ASSISTANCE : 60 personnes

**7. Ouverture**

À 19 h 00, la présidente de la commission, Mme Barbe ouvre la séance. Après avoir remercié les personnes présentes d'avoir répondu, si nombreuses, à l'invitation de la commission, elle fait brièvement le point sur la consultation qui en est à sa deuxième séance en annonçant qu'elle se poursuivra le 28 août et à une autre date à déterminer.

Mme Barbe souligne la présence de M. Lavallée, membre du comité exécutif, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain, et maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie. Elle présente M. Yves Provost, directeur général adjoint au Service des infrastructures du transport et de l'environnement, ainsi que M. Blanchet, directeur du transport, accompagnés de leur équipe. Elle souligne également la présence de Mme Claire Saint-Arnaud, conseillère municipale dans Mercier – Hochelaga-Maisonneuve. Puis, elle invite les membres de la commission à se présenter.

Mme Barbe précise le déroulement de la séance en demandant à chacun de s'en tenir à une présentation de 10 minutes et en donnant l'assurance que les commissaires prendront tout le temps qu'il faut pour lire les mémoires. Les personnes qui se sont inscrites à l'accueil seront entendues dans la mesure du possible, sinon elles seront invitées à revenir à la prochaine séance.

## **7. Commentaires du public et dépôt des mémoires (suite)**

### **7.1 Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal**

Le président de la Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal (CCIEIM), M. Daniel Marcoux, est accompagné de M. Ahmed Galipeau, vice-président, développement durable et environnement, responsable du comité transport de la CCIEIM.

M. Marcoux présente la CCIEIM comme étant le plus important regroupement de gens d'affaires de l'est de Montréal. Le Plan de transport a été reçu comme un formidable outil de développement pour l'Est de l'île de Montréal où le transport constitue l'un des enjeux majeurs, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises. M. Marcoux soutient que l'Est, qui compte quelque 30 % de la population totale de Montréal, est de loin la région la moins favorisée de la métropole en transport collectif. Les entreprises ont de plus en plus de difficulté à recruter de la main-d'oeuvre, faute d'accès rapide.

M. Marcoux cède ensuite la parole à M. Galipeau, qui présentera la position de la CCIEIM sur le Plan de transport. La CCIEIM est en accord avec l'ensemble des 21 chantiers proposés dans le Plan, elle a toutefois identifié dix priorités que M. Galipeau présente une à une :

- Moderniser la rue Notre-Dame, un projet attendu depuis 30 ans;
- Mettre en service le train de l'Est;
- Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau
- Améliorer les services de la STM, particulièrement en ce qui a trait à la desserte des parcs industriels dans l'Est de Montréal;
- Implanter le réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) sur les boulevards Pie-IX, Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame;
- Implanter des mesures prioritaires pour autobus afin de donner accès aux parcs industriels de l'Est de Montréal par transport en commun;
- Entretien et compléter le réseau routier de l'Île, notamment en réaménageant la rue Sherbrooke Est, en raccordant le boulevard Langelier, entre des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa, et en prolongeant le boulevard Rodolphe-Forget;
- Favoriser le covoiturage;
- Améliorer le réseau de pistes cyclables;
- Introduire la notion d'utilisateur payeur pour financer le Plan, tout en réduisant le fardeau de ceux et celles qui accepteront de réduire leur impact sur le système.

Pour ce qui est des autres chantiers, la CCIEIM formule des recommandations sur chacun d'eux. Elles sont présentées brièvement et alternativement par M. Marcoux et M. Galipeau. On retiendra les réserves exprimées par la CCIEIM à l'endroit du tramway.

En terminant, M. Marcoux réitère l'appui et la collaboration la CCIEIM dans la mise en œuvre du Plan de transport.

Mme Eloyan constate que la CCIEIM semble privilégier la consolidation d'infrastructures existantes avant d'en implanter de nouvelles. M. Marcoux précise en effet qu'il considère comme étant prioritaires la modernisation de la rue Notre-Dame, un projet attendu depuis 30 ans, et la mise en service du train de l'Est par rapport à l'implantation d'un tramway ou le prolongement du métro.

Mme Eloyan demande des précisions sur leur position quant au principe d'utilisateur payeur. M. Marcoux suggère une tarification selon la grosseur des cylindrés, que ce soit sur les coûts d'immatriculation ou sur le système de péage.

M. Bergeron reconnaît que la modernisation de la rue Notre-Dame s'impose, mais s'oppose à une augmentation de la capacité véhiculaire qu'il propose de maintenir entre 50 000 et 60 000 véhicules par jour, tout en intégrant un corridor de transport collectif de haut niveau.

M. Lavallée demande à M. Marcoux d'expliquer pourquoi la Chambre de commerce estime qu'il est urgent de moderniser la rue Notre-Dame. M. Marcoux explique que la rue Notre-Dame représente un goulot d'étranglement dans le réseau routier montréalais. Sa modernisation est essentielle pour assurer la fluidité du transport des personnes et des marchandises. On en parle depuis 30 ans, c'est le temps de passer à la réalisation de ce projet. M. Galipeau précise que 80 000 véhicules empruntent la rue Notre-Dame chaque jour, que cette artère est dangereuse et qu'on y a répertorié plusieurs accidents graves. Quant au tramway, M. Galipeau souligne que le savoir-faire en matière de tramway s'est perdu ici depuis longtemps et qu'en tant que champions des dépassements de coûts, le projet d'un milliard pourrait bien en atteindre deux ou trois.

## **7.2 Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges Voyagez futé (centre-ville) Centre de gestion des déplacements de l'Est de Montréal (SODEC Rosemont)**

Les trois organismes représentés respectivement par Mme Claude D'Anjou, M. Benoît Tessier et M. Jean Gauthier sont venus présenter un mémoire conjoint. Chacun d'eux fait valoir les préoccupations spécifiques au territoire qu'il dessert.

Mme D'Anjou présente les grandes lignes du mémoire conjoint des quatre centres de gestion des déplacements (CGD) de l'île de Montréal. Comme son titre l'indique, le mémoire aborde deux grands thèmes : la gestion de la demande auprès des entreprises et institutions et le développement des modes alternatifs.

Mme D'Anjou présente la mission des centres de gestion des déplacements en précisant qu'elle vise concrètement à offrir aux entreprises et institutions des alternatives à l'auto solo, taillées sur mesure sur la base d'un diagnostic spécifique à leur situation.

Les Centres de gestion des déplacements se présentent tout d'abord comme des partenaires dans l'atteinte des objectifs du Plan de Transport. Ils saluent les mesures proposées comme un pas dans la bonne direction. Ils abordent tout à tour les mesures ayant une portée générale, soit : le stationnement et la gestion de la demande, le transport en commun, le transport actif, les péages en tant qu'incitatif et mode de financement. Puis ils traitent de l'offre de transport dans l'Est, en faisant valoir les plans de gestion des déplacements et le rôle des CGD.

Parmi les grands chantiers qu'ils considèrent prioritaires, ils s'attardent tout particulièrement à celui de la rue Notre-Dame, du train de l'Est, du réseau cyclable et du réseau routier de l'île. Ils considèrent que le Plan manque de précision en ce qui concerne la gestion de la demande en entreprise et la reconnaissance de l'expertise des Centres de gestion des déplacements. Ils estiment également qu'il y aurait des améliorations à apporter au chapitre de l'offre de transport en commun en particulier dans les secteurs excentrés et pour les employés ayant des horaires atypiques. Ils déplorent par ailleurs l'absence d'objectifs chiffrés.

Les CGD ont formulé une trentaine de recommandations touchant : la gestion de la demande; le stationnement; l'offre de service, l'accessibilité et la tarification des transports en commun; la marche; le vélo; le réseau routier et le transport des marchandises; le financement; et enfin, le développement des CGD.

En conclusion, les CGD se disent satisfaits de constater que le Plan de transport reconnaît la gestion de la demande comme une composante essentielle d'une stratégie globale de modification des habitudes de transport et faisant valoir l'expertise qu'ils ont développée, les CGD souhaitent que l'on fasse appel aux ressources existantes et que l'on développe un cadre financier adéquat.

## **7.3 Centre 123 GO**

Mario Régis, directeur général, présente l'organisme qui a pour mission de promouvoir et soutenir la mobilisation des parents et des communautés autour du plein développement et du bien-être des enfants et des jeunes.

Il est accompagné de parents, Ines Espasandin et Jacynthe Tremblay, ayant participé à une des initiatives du Centre. Elles vont livrer un témoignage, en tant qu'utilisatrices des transports en commun, sur les difficultés qu'elles rencontrent lorsqu'elles se déplacent avec de jeunes enfants. Ces témoignages illustrent les résultats d'une recherche commandée par le Centre sur l'accessibilité des transports en commun aux jeunes familles et apportent un éclairage sur les recommandations qui en découlent. Celles-ci s'appuient également sur le Cadre de référence de la Politique familiale de la Ville de Montréal.

Leurs recommandations portent sur six aspects qui s'appliquent à 10 des 21 chantiers identifiés dans le Plan de transport : les attitudes, celles des chauffeurs, des parents et des passagers; les services tel que le programme Bébé Bus développé à Longueuil; la réglementation autorisant les parents à monter à bord des autobus avec leurs tout-petits assis dans leur poussette; les équipements qui devraient être mieux adaptés aux besoins spécifiques de cette clientèle; les horaires et les circuits. Enfin, on demande l'instauration d'un titre de transport familial qui permettrait aux ménages montréalais de réduire leurs frais de déplacement, un incitatif important pour augmenter l'utilisation des transports collectifs.

## **7.4 CRADI, EXAEQUO, RUTA, ROPMM, RAAMM**

Mme Marie Turcotte et M. Mathieu Noël sont venus exprimer le point de vue des personnes ayant des limitations fonctionnelles au plan social, économique et politique. Ils représentent une coalition

d'organismes (CRADI, Ex æquo, RUTA, ROPMM, RAAMM) oeuvrant pour l'inclusion de ces personnes qui représentent 19% de la population montréalaise. Leur inclusion implique des espaces publics et des équipements collectifs universellement accessibles.

Ils ont présenté les enjeux de l'accessibilité universelle et souligné la reconnaissance et l'intégration de ce principe dans les documents d'orientation et les plans d'action de la Ville de Montréal et la STM. Ils souhaiteraient retrouver le concept d'accessibilité universelle parmi les grands principes qui sous-tendent le Plan de transport et ce, de manière transversale, de façon à ce que tous les partenaires en tiennent compte lors de la conception et de la mise en oeuvre de l'ensemble des projets figurant au Plan de transport.

Leurs recommandations visant donc l'accessibilité universelle, la mise en oeuvre du Plan de transport (tarification du transport en commun, réduction des limites de vitesse automobile), le transport adapté et les mécanismes de collaboration à mettre en place.

## 7.5 Projet Montréal

MM. Jean-François Desgroseillers et Martin Surprenant présentent la position de Projet Montréal. Tout en saluant le caractère ambitieux du Plan de transport, ils proposent des améliorations pour assurer un transport durable des personnes et des marchandises.

Ils proposent d'entrée de jeu d'élargir le cadre du Plan de transport de la Ville. Considérant que 30% de l'ensemble des déplacements automobiles effectués à Montréal impliquent d'autres municipalités et considérant les nombreux acteurs concernés, il recommandent de faire du Plan de transport de la Ville de Montréal un levier à la mise en oeuvre d'un plan d'action stratégique, intégré et global pour le transport sur l'ensemble du territoire métropolitain et invitent la Ville à assumer son leadership. Par ailleurs, ils soulignent l'importance de se doter d'une série d'indicateurs permettant d'évaluer les impacts de la mise en oeuvre du Plan de transport.

L'ensemble des objectifs présentés s'articulent autour de trois axes qui tracent les lignes directrices de la position défendue par Projet Montréal : bonifier l'offre d'alternatives à l'automobile; diminuer la demande pour l'auto en modifiant les incitatifs qui la favorisent; et faire prendre le virage vert au transport des marchandises dans la région de Montréal.

Au chapitre des transports collectifs, l'objectif visé est de réduire la circulation automobile de moitié d'ici 2021 au profit des transports collectifs, ce qui porterait le nombre de déplacements annuels à un milliard, soit le double de l'objectif visé par le Plan de transport. Avant d'aborder un à un, plus en détails, chacun des modes de transport collectif — autobus, tramway, métro, train, autopartage et covoiturage — on propose quelques mesures transversales, notamment le développement immobilier autour des équipements de transport collectif, des tarifs incitatifs, un réseau de nuit, l'accessibilité universelle et un système informant les usagers des heures de passage.

Quant au transport actif, on recommande la mise en oeuvre de la Charte du piéton. On considère que cela va de pair avec une diminution du domaine motorisé au profit du domaine piétonnier et qu'il en va de la qualité de vie des Montréalais. Les aspects abordés en rapport avec le transport actif touchent la sécurité des piétons, la qualité de l'air, le réaménagement de l'espace public et la vie de quartier. On recommande enfin la création d'un réseau de « boulevards piétonniers d'agrément » reliant les quartiers centraux au centre-ville, ainsi que les espaces publics (parcs, jardins, places, marchés publics, etc.). On propose même d'en faire un chantier en précisant certains parcours et certains aménagements.

Enfin, pour ce qui est du vélo, on recommande d'augmenter la densité du réseau cyclable proposé dans le Plan de transport, particulièrement dans les quartiers centraux, et de faire en sorte que l'ensemble du réseau réponde aux critères les plus élevés en matière de sécurité et d'efficacité des déplacements.

Afin de diminuer la demande pour l'automobile, Projet Montréal suggère de réduire les avantages qui la favorisent. On fait référence notamment à l'accès gratuit au réseau routier et au stationnement ; à la place privilégiée qu'occupe l'automobile dans la conception de toutes les infrastructures urbaines ; au prix encore trop bas de l'essence; et au fait que le coût des impacts négatifs du transport (étalement urbain, destruction de milieux naturels et agricoles, pollution, réchauffement climatique, bruit, accidents et décès, etc.) ne soit pas facturé à l'utilisateur.

Afin de réduire les nuisances associées au réseau routier, Projet Montréal suggère de remplacer le réseau d'autoroutes par un réseau de boulevards urbains multimodaux. On recommande d'en faire un chantier en proposant un profil-type et le tracé d'un premier réseau.

Par ailleurs, Projet Montréal réclame la fin de la gratuité du stationnement. On considère que la tarification des grands stationnements commerciaux, industriels et institutionnels est indissociable de la réduction de la dépendance à l'automobile et du développement durable. On souligne que Montréal ne peut s'engager seule dans cette voie. Enfin, on encourage la Ville à renforcer les

mesures proposées dans le Plan de transport pour faire du stationnement un outil de réduction de la dépendance à l'automobile.

Enfin Projet Montréal estime que le Plan de transport accorde trop peu d'attention au transport de marchandises. Avant de planifier de nouveaux projets d'infrastructure routière pour favoriser le camionnage, il invite à une réflexion sur les avantages et les inconvénients sociaux, environnementaux et économiques. Or, il déplore l'absence d'enquêtes origine-destination pour les marchandises et propose une mise à jour des connaissances non seulement sur les trajets actuellement empruntés par les marchandises dans la région métropolitaine, mais aussi sur le type de marchandises transportées, les distances parcourues, les fréquences, les heures de déplacement, le pourcentage de chargement des camions, etc. On recommande donc de procéder à des enquêtes origine-destination pour le transport des marchandises et de suspendre la construction de toute nouvelle infrastructure routière d'envergure tant et aussi longtemps que les efforts de transport en commun des personnes et les mesures d'amélioration du transport des marchandises n'auront pas été mises en place pour réduire la pression sur le réseau routier existant. De plus, on propose un nouveau chantier à inclure dans le Plan de transport pour la mise en œuvre d'une stratégie de transport durable des marchandises.

Au chapitre du financement, Projet Montréal considère qu'il est plus que temps que Montréal et ses partenaires fassent en sorte que les automobilistes assurent enfin une plus grande part du financement des transports collectifs et actifs – elle est actuellement de 8 % – et qu'ils assument l'ensemble des coûts indirects reliés à l'utilisation de la voiture individuelle.

Projet Montréal est favorable aux péages ceinturant l'île de Montréal et même, dans un deuxième temps, autour du centre-ville. Pour ce qui est de la taxe sur l'essence actuellement prélevée au profit de l'AMT, on propose de l'augmenter afin d'encourager les transferts modaux. Il recommande une hausse de la taxe sur l'essence, et une tarification généralisée du stationnement.

Selon Projet Montréal, la combinaison de ces trois mesures pourrait générer des revenus annuels de plus de 500 millions de dollars, soit une somme supérieure aux 250 millions nécessaires à la réalisation du Plan de transport de la Ville de Montréal. Projet Montréal propose que ces revenus soient partagés avec les municipalités de la CMM et les divers organismes responsables du transport en commun dans la région métropolitaine.

Mme Eloyan s'interroge sur le réalisme de l'objectif visant à augmenter de 400 % l'achalandage des trains de banlieue et à aménager un réseau de tramway de 240 km. Elle demande par ailleurs des précisions sur la position de projet Montréal face au camionnage. M. Desgroseillers explique qu'il n'est pas démesuré de vouloir quadrupler l'achalandage des trains de banlieue étant donné son stade embryonnaire de développement et le potentiel qu'il présente. Pour ce qui est du tramway, dans la mesure où l'on propose de le placer au centre du Plan de transport, on peut concevoir un réseau de 140 km. Quant au financement, les principales mesures que propose Projet Montréal sont le péage, la taxe sur l'essence et la taxe sur les stationnements hors rue. À lui seul, le péage rapporterait en revenus nets de 250 à 300 M\$. Pour ce qui est du camionnage, il rappelle que l'on doit d'abord disposer de données fiables sur l'origine-destination des déplacements.

M. Carl Bernier-Genest soulève une discussion sur les bandes cyclables comparées aux pistes cyclables en faisant valoir l'utilité des bandes dans le but de multiplier les itinéraires à emprunter à des fins utilitaires et non seulement récréatives.

Mme Barbe déplore le fait que la proposition de Projet Montréal visant à remplacer le réseau d'autoroutes traversant les quartiers en boulevards urbains multimodaux ne soit pas chiffrée.

M. Lavallée voit dans le mémoire de Projet Montréal un appui au Plan de transport à quelques divergences près, comme par exemple la rue Notre-Dame et la place du tramway vs le métro.

À 21 h 10, la présidente propose de faire une pause. Les travaux reprennent à 21 h 20.

## **7.8 Ville de Côte St-Luc**

Mme Dida Berku, conseillère municipale à Côte St-Luc, s'est adressée à la commission pour faire valoir l'urgence d'agir sur le projet de raccordement du boulevard Cavendish. Bien qu'il soit projeté dans le Plan de transport, Mme Berku déplore que le projet ait été reporté de plus de 10 ans, soit après 2017 alors que l'échéancier du Bureau de projet Cavendish prévoyait la réalisation des travaux entre 2007 et 2012. Ce que Côte-Saint-Luc demande, c'est de modifier le Plan de transport afin de respecter l'échéancier du Bureau de projet, tel qu'établi en décembre 2004.

Mme Berku retrace l'historique de ce dossier, documents à l'appui, qu'elle dépose auprès de la commission. Elle rappelle que déjà dans le Plan d'urbanisme 2004, la Ville de Montréal avait identifié comme secteur de planification détaillée l'axe Décarie – Cavendish – Jean-Talon Ouest. On proposait entre autres de : densifier et intensifier les activités dans le secteur; améliorer l'accessibilité routière et la desserte en transport collectif; et parachever le réseau routier en faisant du



raccordement du boul. Cavendish le plus important lien.

Mme Berku cite également un Rapport de la Commission de la Sécurité publique du 21 juin 2007 qui souligne la situation de Côte Saint-Luc enclavée par les voies ferrées. Ce rapport note également que Côte Saint-Luc compte la plus grande proportion de personnes âgées au Québec et qu'il importe de sécuriser la population.

Mme Berku fait le point sur les réalisations du Bureau de projet qui, depuis septembre 2005, a développé un concept préliminaire et proposé un scénario qui a été soumis à la consultation publique, pour voir ses travaux suspendus en mai 2007. Elle présente le profil routier au moyen d'un schéma qui représente différentes configurations des voies, incluant des pistes cyclables protégées.

Elle énumère enfin les avantages de réaliser le projet pour la Ville de Montréal, pour l'arrondissement de Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grace et pour Saint-Laurent en faisant valoir les retombées économiques.

M. Bergeron demande si le projet fait vraiment l'unanimité ou s'il n'y a pas aussi des voix pour dire que le fait d'habiter un quartier enclavé présente des avantages au niveau de la tranquillité. Mme Berku reconnaît qu'il y aura toujours un peu de résistance, en particulier venant de ceux qui habitent à l'entrée du quartier, mais la très grande majorité des citoyens appuient cette demande.

Mme Eloyan appuie la détermination de Mme Berku pour ce qui est du raccordement Cavendish-Cavendish, mais rejette l'idée d'un raccordement Cavendish-Toupin qui aurait un impact négatif pour les résidents de ce secteur.

M. Lavallée demande à Mme Berku ce qu'elle propose comme mode de financement pour l'ajout du raccordement Cavendish-Cavendish aux priorités du Plan de transport. Mme Berku fait référence aux documents qu'elle a déposés et qui contiennent des indications quant au financement. Elle propose notamment de taxer à 100 % les chemins de fer qui le sont à 40 % seulement, ce qui représente pour la Ville et l'agglomération un manque à gagner 2 M\$ par année pour Côte-Saint-Luc seulement et jusqu'à 44 M \$ pour l'ensemble du territoire.

## 7.9 GRAME

M. Jean-François Lefebvre présente la position du Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME). Le GRAME, fondé en 1989, a œuvré au sein du groupe de travail sur les transports et les changements climatiques mis sur pied par le gouvernement du Québec en 2000. Ses travaux l'ont amené à identifier trois objectifs sous-jacents au développement durable dans les transports : améliorer l'efficacité énergétique du parc de véhicules, réduire les besoins en déplacement et favoriser le transfert modal vers les transports collectifs et actifs.

L'amélioration de l'efficacité énergétique du parc de véhicules relève surtout des gouvernements provincial et fédéral. M. Lefebvre fait référence à la modulation des frais d'immatriculation et à un système de redevances-remises en fonction de l'efficacité énergétique des véhicules. Par ailleurs, les choix d'aménagement ont une incidence directe sur les déplacements. L'étalement urbain induit, en lui-même, une hausse du gaspillage énergétique tout en impliquant des coûts sociaux, environnementaux et économiques substantiels.

Pour ce qui est du transfert modal, M. Lefebvre cherche à se faire rassurant en affirmant qu'il est possible d'évaluer avec précision les coûts réels qu'impliquent les infrastructures de transport collectif et de faire une analyse coûts-bénéfices qui encourage ce genre d'investissements. Favorable au tramway et convaincu de son efficacité, il signale qu'en 1974, une commission sénatoriale aux États-Unis a révélé que trois grands de l'automobile et deux pétrolières ont acheté les compagnies de tramway pour les démanteler et stimuler la vente de l'automobile.

Tout en appuyant les chantiers proposés dans le Plan de transport, le GRAME recommande entre autres de :

- Développer un réseau de tramway plus étendu que ce que prévoit le Plan et rendre prioritaire l'axe vers l'ouest jusqu'à Lachine-Dorval. Cette ligne pourrait être intégrée comme une des principales mesures de mitigation des travaux de réfection de l'échangeur Turcot.
- Transformer la ligne bleu en tramway sous-terrain et de surface. Le GRAME est d'avis qu'il faudrait réaliser une étude sur la possibilité de remplacer les wagons de métro par des tramways dans la ligne bleu, avec possibilité de prolonger la ligne en surface. Une telle ligne profiterait de trains plus petits circulant à plus grande fréquence et le prolongement en surface réduirait sensiblement les coûts d'implantation.
- Imposer des péages routiers et des taxes régionales sur le stationnement pour financer les investissements requis, en veillant à moduler ces instruments afin de réduire leurs effets pervers potentiels, notamment sur certains commerces locaux.

- Taxer les véhicules énergivores et amorcer une réforme écologique de la fiscalité par des incitatifs économiques des gouvernements fédéral et provincial dans le but d'accroître le rendement énergétique des véhicules.

M. Bergeron relève l'idée d'un système de redevances-remises en fonction de l'efficacité énergétique des véhicules, soulignant qu'il existe un mini programme du gouvernement du Québec qui rapporte 50 M\$ /année, consacré au fonds routier. En ce qui concerne le fédéral, où il existe aussi un programme du même genre, il propose que les fonds soient dédiés à la stratégie nationale de transport.

### **7.10 Centre d'écologie urbaine de Montréal**

M. Owen Rose, président du Centre d'écologie urbaine de Montréal présente l'organisme créé en 1996. Le Centre s'intéresse à l'écologie sociale autant qu'à l'écologie urbaine et à la démocratie citoyenne. Un de ses projets, le laboratoire Milton-Parc s'intéresse particulièrement au transport.

Dans son mémoire sur le Plan de transport, qui s'intitule *Les personnes au cœur des déplacements*, le centre d'écologie urbaine appuie ce début de transition vers un développement durable et le virage vers les transports actifs. On souhaite que Montréal fasse preuve de courage et de ténacité afin de mettre en oeuvre les orientations fondamentales, en commençant par les actions qui relèvent exclusivement de sa compétence. On propose une hiérarchisation des chantiers prévus au Plan de transport, en identifiant dix chantiers prioritaires qui, pour la plupart, peuvent être réalisés par la Ville de Montréal :

- 1) Mettre en oeuvre la Charte du Piéton (chantier 14);
- 2) Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et quartiers centraux (chantier 15);
- 3) Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans (chantier 5);
- 4) Favoriser le covoiturage (chantier 6);
- 5) Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans (chantier 13);
- 6) Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (chantier 8);
- 7) Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères (chantier 9);
- 8) Accroître la sécurité des déplacements (chantier 17);
- 9) Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient (Chantier 16);
- 10) Réaliser le train de l'Est (chantier 12).

Ces mesures devraient être mises en oeuvre dès l'adoption du Plan. Pour cela, le Plan de transport doit être assorti d'un échéancier et d'un budget de réalisation permettant à court terme la réalisation d'actions concrètes. Le Centre d'écologie urbaine est d'avis qu'une reddition de comptes publique, sur une base annuelle, est essentielle pour suivre la mise en oeuvre du Plan. Cet exercice devrait s'appuyer sur la cueillette et l'analyse de données quant à la part modale des transports, les gaz à effet de serre, les mesures d'apaisement de la circulation, et autres indicateurs.

M. Mainville demande quelles sont les mesures concrètes que l'on propose pour réduire l'automobile. Parmi les mesures proposées : plus de pistes cyclables, moins de stationnement, des transports collectifs améliorés, la mise en service d'un tramway, bref, rendre les alternatives à l'automobile plus intéressantes et plus convaincantes.

Mme Eloyan demande des précisions sur la proposition de quartiers verts. On évoque des exemples réalisés ailleurs, où l'accès des voitures est limité pour éviter la circulation de transit et on demande que ce soit intégré au Plan de transport.

M. Lavallée évoque l'expérience de Paris où certaines rues, à certaines périodes de la journée ou la semaine, sont fermées à la circulation automobile, des expériences intéressantes.

### **7.11 Parti Vision Montréal**

M. Pierre-Yves Melançon présente le mémoire de Vision Montréal. Il souligne d'entrée de jeu la qualité du document, mais y voit surtout un collage des nombreux travaux réalisés depuis des années en matière de transport. Il considère néanmoins qu'il s'agit d'un document important et qu'il faudra porter le débat à l'échelle métropolitaine.

Pour les fins de l'analyse, les chantiers ont été regroupés autour de sept thèmes : les grands projets, le transport en commun, le transport alternatif, les mesures complémentaires en transport, le transport des marchandises, la gouvernance et le financement.

Parmi les grands projets, figurent le train de l'est et la modernisation du matériel roulant du métro. On croit que ces projets ne devraient plus tarder puisqu'ils ont déjà l'approbation et le financement de Québec. Quant à la modernisation de la rue Notre-Dame, on soutient que le projet doit se réaliser dans les meilleurs délais. M. Melançon remarque que l'ensemble des grands projets font appel à un financement extérieur, notamment du gouvernement du Québec, au moment où les finances

publiques font face à de graves problèmes, autant dans les universités, la santé, que les infrastructures routières. Vision Montréal invite à innover en proposant de se tourner vers de nouvelles technologies comme le métro sur rail, plutôt qu'en sous-sol, pour aller vers l'est, vers l'ouest, vers Longueuil et vers Côte-Vertu.

Pour ce qui est du transport en commun, M. Melançon est d'avis que la STM a besoin d'un second souffle pour améliorer le service offert, tout en étant plus respectueuse de l'environnement. On devrait exiger de la Société qu'elle fasse l'acquisition de véhicules hybrides, plus écologiques. Par ailleurs, la STM doit implanter de nouvelles voies préférentielles dans les axes est-ouest et nord-sud, tel qu'elle l'avait annoncé en 2000. On souligne l'importance d'assurer une dotation adéquate à la STM sur un horizon de quatre ans afin qu'elle puisse planifier à long terme et ne pas imposer de hausse des tarifs plus d'une fois par année et ne dépassant pas l'inflation.

Par ailleurs, on souligne l'importance de s'ajuster à la nouvelle demande, pour des déplacements autres que pour le travail et les études, et on propose des partenariats avec les institutions culturelles ou sportives, à l'exemple de ce qui s'est lors du dernier tournoi de tennis. On propose également de diversifier la flotte en utilisant des autobus articulés sur les lignes les plus achalandées et l'acquisition de mini-bus, mieux adaptés là où l'achalandage est moindre, de préférence hybrides ou électriques. Un projet pilote est en cours à Québec. On propose également une meilleure coordination inter-réseaux, favorisant le transfert modal, voiture et transport collectif.

En ce qui concerne le transport adapté, Vision Montréal est d'avis que l'on doit augmenter l'offre de service. Considérant les coûts importants d'un investissement visant à éliminer les nombreux obstacles physiques dans le métro, on privilégie plutôt des investissements dans l'amélioration de l'offre de service en surface.

Au chapitre de la gouvernance, Vision Montréal propose la création d'une entité régionale, telle qu'une *Société de transport du Montréal métropolitain* (STMM). Cette société aurait la responsabilité de coordonner, planifier, financer et développer les transports collectifs de la grande région et deviendrait maître d'oeuvre des grands projets d'infrastructures de transport. Cette proposition implique la fusion des sociétés de transport de Montréal, de Laval, de la Rive-Sud, l'AMT et un partenariat avec les CIT desservant la troisième couronne.

Quant au transport des marchandises, M. Melançon fait référence à un plan adopté en 2001, le « Plan stratégique en matière de transport de marchandises orienté vers un développement durable », en invitant les gens à le lire. Il y aurait lieu, selon lui, de mettre en application les recommandations.

Au chapitre du financement, Vision Montréal considère qu'il serait prématuré de mettre en œuvre un système de péage. Comparant Montréal à New-York et à Londres, on considère que l'offre de services en transport collectif n'est pas à la hauteur et que d'autres solutions peuvent être mises en place avant d'en arriver là.

M. Bergeron doute que les recommandations sur le camionnage contenues dans le rapport mentionné par M. Melançon soient fondées sur une connaissance approfondie résultant d'une enquête origine-destination sur le transport des marchandises. M. Melançon prétend au contraire que le ministère avait produit ces données, ajoutant qu'un article paru récemment dans *L'échangeur*, le journal du CITM, fait référence à une nouvelle enquête origine-destination sur le transport des marchandises réalisée par le ministère et qui permettrait d'actualiser les données.

M. Lavallée suggère qu'on mette fin aux procès d'intention liés au passé pour se tourner ensemble vers l'avenir. Il rappelle que le Plan de transport propose au conseil municipal d'assumer son leadership en cette matière en traçant une direction qui suscite une adhésion générale et il invite ses collègues de l'opposition à prendre exemple sur les villes de Paris et de Lyon qui ont su rallier tous les partis en se donnant des instances dirigées par les élus municipaux pour obtenir les résultats que l'on connaît, qui sont des plus convaincants. Il lance le défi d'en faire autant ici.

## **7.12 Québec Solidaire – Région de Montréal**

Mme Marie Josèphe Pigeon représente Québec Solidaire – Région de Montréal (QS Montréal). Elle attire notre attention sur le titre du mémoire déposé par QS Montréal : *Pour que Montréal se transporte équitablement et écologiquement* qui donne le ton au propos. Il s'articule autour de six thèmes : la gouvernance, le financement, l'accessibilité et la justice sociale, la santé, la sécurité, l'environnement et la qualité de vie.

Mme Pigeon insiste plus particulièrement sur l'équité. Faisant référence à la politique égalitaire de la Ville, elle fait valoir l'importance de faire en sorte qu'elle se reflète dans les différents comités qui peuvent influencer les décisions de la Ville. Elle déplore le fait que le Plan de transport ne fasse pas suffisamment appel à la participation citoyenne.

Par différentes mises en situation, elle souligne l'importance d'associer les femmes à toute démarche qui peut avoir un impact sur la sécurité. Elle donne l'exemple du Comité d'action des femmes pour la sécurité urbaine qui a participé à l'élaboration du Guide d'aménagement urbain et sécuritaire dont les recommandations ont été prises en considération dans l'aménagement de l'édicule du métro Rosemont, ce qui n'a pas été le cas au métro Côte-Vertu.

Elle relate également un événement à caractère discriminatoire envers de jeunes Noirs survenu dans un autobus, pour plaider en faveur de l'égalité entre les différentes communautés et de la vision interculturelle. Elle prend parti pour les travailleurs pauvres qui ont du mal à faire face aux hausses de tarifs dans les transports en commun pour s'opposer à ces hausses et à la modulation des tarifs selon la distance.

En conclusion, Mme Pigeon souligne que QS Montréal est en accord avec la plupart des aspects traités dans le Plan de transport, mais en appelle à la vigilance citoyenne de la Ville.

#### **8 Ajournement au mardi 28 août, 19 h, salle du conseil**

À 23 h, l'assemblée est ajournée au mardi suivant pour la suite des audiences.  
Mme Barbe remercie tous les participants.

**Troisième séance  
Le mardi 28 août 2007 à 19 h**

**COMMISSAIRES PRÉSENTS**

Mme Manon Barbe, présidente de la commission  
Mairesse de l'arrondissement de LaSalle

Mme Noushig Eloyan, vice-présidente de la commission  
Conseillère de ville, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

M. Richard Bergeron  
Conseiller de ville, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

M. Carle Bernier-Genest  
Conseiller de ville, arrondissement de Rosemont- La Petite-Patrie

M. Pierre Mainville  
Conseiller d'arrondissement de Ville-Marie

M. Alain Tassé  
Conseiller de ville, arrondissement de Verdun

M. Robert L. Zambito  
Conseiller d'arrondissement de Saint-Léonard

**COMMISSAIRE ABSENTE**

Mme Ginette Marotte  
Conseillère de ville, arrondissement de Verdun

LE QUORUM EST ATTEINT.

**AUSSI PRÉSENTS**

M. André Lavallée, responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif et maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie

M. Jean Bertrand, chef de division, Développement du transport, SITE

M. François Major, chef d'équipe, SITE

**Assistance** : 40 personnes

**9 Ouverture**

À 19 h, Mme Barbe ouvre l'assemblée. Elle fait le point sur la consultation en cours et annonce qu'elle se poursuivra le 4 septembre à 9 h afin d'entendre toutes les personnes qui se sont inscrites à cette consultation et elles sont nombreuses. Au terme de la consultation, la commission adoptera ses recommandations à une date qui est encore à déterminer. Mme Barbe invite ses collègues de la commission à se présenter. Puis, elle rappelle le déroulement de la soirée.

**10 Commentaires du public et dépôt des mémoires**

**10.1 Arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce**

M. Warren Allmand, conseiller municipal dans l'arrondissement Côte-des-Neiges – Notre-Dame-de-Grâce, est venu présenter une résolution adoptée par le conseil de son arrondissement concernant le projet d'extension du boulevard Cavendish, de Côte-Saint-Luc jusqu'à Saint-Laurent. Par cette résolution, le conseil demande que les travaux de raccordement du boulevard Cavendish se réalisent selon le projet initial et qu'on en confie la gestion au bureau de projet.

M. Allmand est favorable aux mesures proposées dans le Plan de transport, mais se dit déçu de voir que le projet Cavendish ne figure pas parmi les projets à réaliser à court terme alors que le projet est

à l'étude depuis 25 ans. Il relate l'historique du projet en invoquant les arguments qui plaident en sa faveur. Il fait la lecture de la résolution en anglais et transmettra par la suite la version en français. Elle se lit comme suit :

ATTENDU QUE l'extension du boulevard Cavendish est prévue dans le plan d'urbanisme de la ville de Montréal;

ATTENDU QUE l'arrondissement de Côte-des-Neiges—Notre-Dame-de-Grâce à plusieurs reprises, a souligné l'importance de l'extension du boulevard Cavendish dans le plan de développement du site de l'Hippodrome de Montréal et des cours de triage adjacentes et comme moyen pour désenclaver ce secteur de l'arrondissement, permettant une circulation automobile plus fluide et réduisant la présence du nombre d'automobiles dans les secteurs résidentiels;

ATTENDU QUE le conseil municipal a créé en 2004 le Bureau de projet pour tracer une route pour le raccordement du boulevard Cavendish avec comme objectif l'achèvement des travaux en 2012;

ATTENDU QUE la population de l'arrondissement et celle résidant dans les villes et les arrondissements voisins sont majoritairement en faveur de la fin rapide des travaux d'extension du boulevard Cavendish et attendent depuis des décennies le début de cet important projet;

ATTENDU QUE le Plan de transport déposé récemment a créé de la confusion quant aux priorités de la ville au sujet de l'extension du boulevard Cavendish et qu'en page 148 du Plan, le raccordement du boulevard Cavendish apparaît dans la colonne de 5 – 10 ans et la colonne de + de 10 ans;

IL EST RECOMMANDÉ :

QUE le conseil d'arrondissement affirme à nouveau son appui au projet d'extension du boulevard Cavendish;

QUE le conseil d'arrondissement invite le comité exécutif à tout mettre en oeuvre pour que l'extension du boulevard Cavendish soit terminée en 2012 conformément aux plans initiaux;

QUE cette motion soit déposée au conseil municipal.

Mme Barbe lui fait remarquer que Mme Berku de Ville Côte-Saint-Luc est venue présenter la même recommandation.

M. Tassé souligne que malgré les recommandations en ce sens, la question ne fait pas pour autant l'unanimité. M. Allmand souligne que la majorité des gens sont en faveur et que ceux qui ne le sont pas, c'est par crainte des excès de vitesse, d'où la nécessité de prévoir, là comme ailleurs, des mesures de contrôle et d'apaisement de la circulation.

M. Bergeron exprime des doutes quant à l'argument de M. Allmand voulant que ce projet n'augmente pas la circulation mais simplement la redistribue autrement. Il rapporte ce que l'on retrouve dans la littérature sur le sujet qui indique, au contraire, que toute augmentation de la capacité d'un réseau routier se traduit rapidement par une augmentation de l'utilisation de l'auto. Une amélioration des infrastructures routières constitue une incitation à l'utilisation accrue de l'automobile.

## **10.2 Table d'aménagement de Hochelaga-Maisonneuve**

Monsieur Gaétan Legault représente la Table d'aménagement d'Hochelaga-Maisonneuve (TAQH-M), un regroupant de citoyens et d'organismes communautaires qui s'intéressent aux enjeux liés à l'environnement urbain. Il fait l'historique du quartier situé en bordure du fleuve, qui a été déstructuré par l'aménagement de l'autoroute est-ouest.

Le texte dont il fait la lecture est une note discordante par rapport à l'ensemble des commentaires plutôt favorables entendus jusque là. Tout en reconnaissant les bonnes intentions contenues dans le Plan de transport, M. Legault déplore un manque de cohérence. Il déplore également l'absence de priorités, d'objectifs et d'indicateurs précis et quantifiables pour mesurer l'impact des actions qui seront entreprises. Préoccupé d'environnement et de santé publique, le TAQH-M est d'avis que l'on devrait hiérarchiser les moyens de transport en fonction de leur rendement efficacité-GES. Il place en tête, la marche, puis le vélo, les transports collectifs et en dernier lieu, l'auto-solo.

La TAQH-M adhère à la première orientation du Plan, qui privilégie les transports collectifs et actifs, mais considère tout de même que trop peu d'attention est accordée à la santé publique. Autrement, comment justifier la participation de la ville à de nouveaux projets de développement du réseau routier. Il déplore le fait qu'à peine un mois après la sortie du Plan de transport, le gouvernement du Québec annonçait fièrement un investissement de plus de 1,5 milliard de dollars pour l'échangeur

Turcot, sans parler du projet de pont de la 25. Dans le même ordre d'idées, la TAQH-M propose un moratoire sur tout projet de bouclage autoroutier sur l'île, ainsi que la réappropriation des berges du Saint-Laurent, tout en maintenant une cohabitation harmonieuse avec les activités portuaires.

Il considère que ce qu'il y a de plus innovateur dans le Plan est l'idée des quartiers verts et souhaite qu'Hochelaga-Maisonneuve soit un des premiers. Il y voit une excellente façon pour les citoyens de se réapproprier leur environnement.

Considérant les liens entre transport et santé publique, la TAQH-M réclame des études d'impact sur la santé au même titre que les études environnementales, en vue des chantiers sur les infrastructures routières. L'organisme souhaite que la Ville inclue parmi ses objectifs l'amélioration de la santé des Montréalais. Concernant le projet de modernisation de la rue Notre-Dame, on souhaite que la consultation comporte un volet touchant la santé publique.

M. Bégin souligne enfin l'importance de la participation citoyenne et déplore le fait que l'étude du Plan de transport, telle que réalisée par la commission, laisse peu de temps aux organismes pour s'exprimer, contrairement au processus de l'Office de consultation publique de Montréal.

En conclusion, M. Carl Bégin qui accompagne M. Legault, revient sur la question du transport de marchandise en réclamant le bouclage du réseau routier à l'extérieur de l'île pour éviter le trafic de transit sur l'île de Montréal. Il se dit convaincu qu'aucune offre autoroutière ne peut résoudre les problèmes de mobilité. La solution passe plutôt par une réflexion qui prend en considération les liens étroits entre l'aménagement du territoire, les infrastructures de transport et la qualité de vie. Si la mobilité est un droit, il en va de même du droit à un environnement de qualité, l'exercice de l'un ne doit pas nuire à la qualité de l'autre. Ce que l'on souhaite pour l'avenir de Montréal, c'est la protection de la santé publique, la promotion et l'amélioration des transports collectifs et actifs dans le sud-est de l'île et la création de quartiers verts.

Mme Barbe rectifie le propos de M. Legault quant au processus de consultation publique de la commission, en expliquant que si le temps de parole est limité vu le nombre important d'intervenants, les membres de la commission prennent par ailleurs tout le temps qu'il faut pour lire intégralement les mémoires et les analyser en profondeur.

### **10.3 Centre de gestion des déplacements et de développement économique Saint-Laurent**

Mme Annie Berthe présente l'organisme et les grandes lignes du mémoire préparé par le CGD de Saint-laurent, résolument axé sur les transports en commun.

Le Centre de gestion des déplacements (CGD) est une division de Développement économique Saint-Laurent (DESTL). Le CGD a pour mandat de promouvoir des solutions de remplacement à l'utilisation de l'auto en solo. Tout comme les CGD de Côte-des-Neiges, du centre-ville (Voyagez Futé) et de l'Est de Montréal, l'organisme offre aux employeurs de son territoire une expertise pour implanter des pratiques de transport répondant aux exigences du développement durable en favorisant les transports collectifs et actifs. Le CGD accueille donc favorablement les orientations du Plan de transport et partage la plupart de ses objectifs. Il souligne par ailleurs la nécessité de favoriser le transport des marchandises, essentiel au développement économique.

Le mémoire, préparé par le CGD de Développement économique Saint-Laurent en collaboration avec les autres CGD, s'attarde tout particulièrement aux propositions touchant le rôle qu'exercent les CGD auprès des grandes entreprises et institutions de l'Île de Montréal, de la reconnaissance et du soutien aux CGD en tant que partenaires dans la mise en œuvre du Plan de transport. Les CGD souhaitent que le principe de gestion de la demande en entreprise sur l'ensemble du territoire se traduise non pas par l'ouverture de nouveaux CGD, mais par l'augmentation nécessaire des ressources des CGD existants afin de favoriser l'expansion de leurs activités et le développement de leurs territoires d'intervention.

En ce qui concerne plus particulièrement le territoire de Saint-Laurent et de l'ouest de l'île, on s'intéresse également à la sécurité des déplacements et à la qualité de vie, au réseau routier donnant accès aux zones industrielles, aux déplacements à vocation économique et au transport des marchandises, en proposant des améliorations à apporter au Plan de transport. Celles-ci visent notamment la gestion de la demande en entreprise et le rôle des CGD et l'amélioration de l'offre de transport en commun pour desservir les secteurs excentrés et les employés aux horaires atypiques.

Enfin le CGD souhaite que le Plan de transport énonce des objectifs clairs et quantifiables au niveau de l'évolution des parts modales du transport en commun, des transports actifs, du covoiturage et de l'automobile en solo sur l'Île de Montréal. Que Montréal mette en œuvre certains de ses chantiers prioritaires dès l'adoption du Plan de transport et mette sur pied une table de concertation des transports pour la région de Montréal.

Le mémoire contient plus de 40 recommandations touchant : la gestion de la demande, le stationnement, le transport en commun (offre de service, accessibilité, tarification), la marche, le vélo, le réseau routier et le transport des marchandises, le financement, les objectifs et la réalisation du Plan et enfin, le développement des CGD.

Des questions de précision ont été adressées par les membres de la commission pour clarifier la position de l'organisme, notamment sur le lien Cavendish.

#### **10.4 Vivre Saint-Michel en santé**

M. Yves Lévesque, directeur général, présente brièvement l'organisme, dresse un portrait du quartier Saint-Michel et fait état des enjeux locaux en lien avec le Plan de transport. Il propose des pistes d'aménagement pour améliorer le système de transport dans le quartier Saint-Michel.

Vivre Saint-Michel en santé (VSMS) réunit de nombreux acteurs du milieu dans le but de définir et de promouvoir des priorités d'action visant l'amélioration de la qualité de vie du quartier et le développement social et économique. VSMS s'est engagé dans la lutte à la pauvreté et à l'exclusion sociale en mettant sur pied le Chantier de revitalisation urbaine et sociale du quartier Saint-Michel.

Un bref portrait socioéconomique du quartier où 42 % des résidants utilisent les transports en commun, leur revenu ne leur permettant pas d'acquérir une voiture, suffit à mettre en évidence l'importance d'un système de transport en commun efficace. De plus, le quartier Saint-Michel, est enclavé par des barrières physiques, la présence des anciennes carrières Miron et Francon qui occupent presque la moitié du territoire, l'autoroute métropolitaine qui scinde le quartier en deux et la voie ferrée au nord. On dit qu'il est plus facile d'entrer ou sortir du quartier que de se déplacer à l'intérieur de celui-ci. Les résidants doivent, dans bien des cas, faire plusieurs transferts pour se rendre d'un point à l'autre à l'intérieur du quartier.

Par ailleurs, plusieurs projets structurants déjà en place ou à venir vont engendrer un important achalandage et exiger une nouvelle planification des transports en commun : La Cité des arts du cirque, le Complexe environnemental de Saint-Michel, le Centre communautaire, sportif et culturel Louis-Joseph-Papineau et le Taz Mahal, pour ne nommer que ceux-là.

En ce qui concerne le transport actif, les obstacles sont nombreux. Tout d'abord, un trafic automobile dense qui monopolise les grands boulevards où il est dangereux de circuler à pied. Les grandes intersections où on ne respecte pas la priorité des piétons, le manque de visibilité, les trottoirs défectueux voire absents. Il y a beaucoup à faire pour assurer une meilleure place au piéton dans l'espace public et pour assurer sa sécurité. Par ailleurs, le quartier ne compte qu'une seule piste cyclable (localisée sur le complexe environnemental) qui forme une boucle non connectée au reste du réseau de l'île, ce qui n'encourage pas la population à utiliser le vélo comme moyen de transport quotidien.

Vivre Saint-Michel en santé trouve dans les grandes orientations du plan de transport des réponses intéressantes aux enjeux de mobilité dans le quartier. VSMS salue plusieurs projets qui touchent le quartier, notamment des projets améliorant la desserte en transport en commun.

La réflexion de l'organisme porte principalement sur trois enjeux locaux prioritaires :

- Le réseau de transport à améliorer, en particulier pour permettre de désenclaver la partie est du quartier et favoriser un meilleur accès aux services et au métro et des nouvelles infrastructures.
- Des conditions favorisant le transport actif à mettre en place, notamment des trottoirs sécuritaires et un réseau cyclable efficace.
- Les abords de l'autoroute métropolitaine à aménager par des projets innovateurs en consultation avec la population riveraine.

En conclusion, M. Lévesque souhaite la mise en œuvre du Plan de transport et souhaite que les milieux locaux soient étroitement associés.

M. Lavallée souligne la pertinence du propos, connaissant bien le quartier St-Michel.

#### **10.5 Conseil de développement d'affaires du West Island**

Le Conseil de développement d'affaires du West Island, représenté par M. Gerry Arsenault, salue le Plan de transport. Faisant référence à une étude entreprise par le Conseil, en collaboration avec les maires des villes et arrondissements concernés, sur les besoins en transport dans l'Ouest-de-l'île, M. Arsenault constate que la plupart de leurs conclusions se retrouvent dans le Plan. Il souhaite toutefois apporter certaines précisions en identifiant des projets spécifiques pour améliorer la circulation des personnes en provenance, en direction ou dans les limites de l'Ouest-de-l'île.



Dressant le portrait socio-économique des dix municipalités et arrondissements de l'Ouest-de-l'Île, M. Arsenault souligne le fait que les investissements dans les infrastructures n'ont pas suivi la croissance de la population et de l'activité économique, d'où l'importance d'améliorer les transports pour assurer la croissance industrielle, commerciale et résidentielle. Les priorités retenues par les arrondissements et municipalités, appuyées par des résolutions adoptées en conseil, touchent : l'amélioration du flot de circulation sur les artères existantes, l'amélioration du transport en commun et l'accès à la navette vers l'aéroport par le réseau de transport en commun local.

M. Arsenault rappelle que l'Ouest-de-l'Île abrite une part significative des industries montréalaises de l'aérospatiale, de la pharmaceutique, de l'électronique et des technologies de l'information. Ces industries sont d'une importance cruciale non seulement pour l'économie locale mais aussi pour l'économie de Montréal et du Québec. Les emplois bien rémunérés qu'elles offrent sont disponibles pour toute la population du grand Montréal. Or des employeurs n'arrivent pas à combler des postes vacants et des citoyens ne peuvent saisir les occasions d'emploi en raison des carences du transport en commun. Les problématiques de transport représentent à elles seules la plus importante menace à la réalisation du potentiel de croissance de l'Ouest-de-l'Île.

On souhaite donc que les améliorations à l'infrastructure de transport prévues pour l'Ouest-de-l'Île se retrouvent parmi les priorités à réaliser à brève échéance.

Mme Eloyan souligne l'intérêt de la présentation qui fait valoir l'importance de développer un réseau de transport collectif dans l'ouest de l'île pour alléger le fardeau environnemental.

M. Bergeron dit regretter la disparition des paysages agricoles au profit d'un projet de développement tel que préconisé par le Conseil de développement d'affaires du West Island.

M. Lavallée relève la question du covoiturage défendue par le Conseil et souligne le fait que les maires et la population de l'ouest de l'île est ouverte à cette idée, tout comme les maires de l'est.

À 21 h, la présidente invite les gens à faire une pause. Les travaux reprennent à 21 h 10.

#### **10.6 Carrefour jeunesse emploi Marquette**

M. Yves Picard, directeur général du Carrefour Jeunesse Emploi Marquette (CJEM), présente l'organisme établi à Lachine depuis 10 ans pour offrir des services en employabilité, en orientation scolaire et professionnelle ainsi que du soutien à l'*entrepreneurship* pour les jeunes adultes de 13 à 35 ans. Dans le domaine plus spécifique du transport, l'organisme a participé à la mise en service du premier taxi-bus à Lachine, offrant ainsi une solution à des travailleurs et entreprises. Il a également participé à la mise en service de Communauto.

Parmi les chantiers qui ont retenu l'attention du Carrefour jeunesse, mentionnons tout d'abord le réseau de tramway que l'on souhaite étendre jusqu'à Dorval. Dans un premier temps, on propose une ligne de trains ultra légers jusqu'à Dorval s'appuyant sur l'emprise ferroviaire existante. Cela permettrait d'atteindre plusieurs objectifs à des coûts compétitifs : en reliant Lachine, Dorval, l'Ouest-de-l'Île, le sud-ouest et LaSalle au Centre-Ville de Montréal et à l'aéroport; en bonifiant la desserte de l'Aéroport pour les travailleurs, les touristes et les gens d'affaire; et en facilitant l'accès au Centre Hospitalier de l'Université McGill. De plus, cette mesure permettrait d'atténuer les impacts inhérents aux travaux à venir sur l'échangeur Turcot. À moyen terme ce train ultra léger sera remplacé par un tramway électrique. Pour ce qui est de la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau, on recommande, pour optimiser l'utilisation, l'ajout de navettes locales avec des arrêts à la 32<sup>e</sup> Avenue et la 1<sup>re</sup> Avenue.

Le CJEM appuie fortement le chantier visant l'amélioration des services de la STM en vue d'améliorer l'achalandage. En effet, l'organisme fait valoir le développement résidentiel qui attire plusieurs jeunes ménages qui se voient dans l'obligation d'acheter une deuxième voiture à défaut d'une offre satisfaisante des services de transport collectif.

L'organisme appuie également le covoiturage, le transport rapide par autobus en site propre, les plans de gestion des déplacements, le développement du réseau cyclable et des vélos libre service, ainsi que la Charte du piéton. Il se dit favorable au péage pour financer les projets prioritaires du Plan de transport.

En conclusion, il réaffirme l'appui CJEM à la ville de Montréal dans la mise en œuvre du Plan de transport qui interpelle l'ensemble de la société civile et l'assure de son entière collaboration.

Mme Barbe appuie la recommandation visant l'amélioration des services de la STM, en particulier pour assurer l'accès du CEGEP André-Laurendeau aux étudiants de Lachine, soulignant qu'il est plus facile de se rendre au centre-ville que de se rendre d'un arrondissement à l'autre.

#### **10.7 Jacques Larin, citoyen du Village Shaugnessy**

M. Jacques Larin présente son mémoire au nom des résidants du village Shaugnessy, une petite enclave du centre-ville délimitée par les rues Guy, Atwater, Sherbrooke et Souvenir. Il se réjouit des intentions contenues dans le Plan de transport en espérant qu'elles se concrétiseront. Ce qu'il souhaite, c'est qu'on arrive à débarrasser le centre-ville de l'agitation excessive et du bruit d'un trafic de transit mal orienté qui créent le stress ambiant. Il se réjouit de constater qu'on aborde enfin la question des déplacements non seulement en fonction des impératifs économiques, mais en tenant compte de facteurs liés à l'environnement, la santé et la qualité de vie, ce qui laisse espérer une ville redevenue humaine.

M. Larin est d'avis que les mesures visant la réduction de l'automobile et l'amélioration des modes alternatifs de transport doivent se financer selon le principe de l'utilisateur payeur ou mieux, du pollueur payeur : taxes sur l'essence, péage, tarifs de stationnement dissuasifs, taxe sur le second ou troisième véhicule. Par contre pour renverser la tendance, il souligne la nécessité d'améliorer le transport en commun, en particulier la fréquence du service en dehors des heures de pointe. Il propose une panoplie de modes de transport d'appoint sur de courtes distances. Il souligne également l'importance de favoriser une densification des activités, en freinant le mouvement centrifuge des commerces vers la périphérie et en re-développant des commerces de proximité.

Particulièrement intéressé par le concept de quartier vert, M. Larin souligne l'importance de créer des grilles de contournement, afin de canaliser la circulation en dehors des espaces résidentiels. Il mentionne quelques cas particuliers dans le quartier du Village Shaugnessy où il y aurait des améliorations à apporter au niveau de la circulation. En plus des mesures de réduction et d'apaisement de la circulation, il faudrait, à son avis, encourager l'industrie du transport à concevoir des véhicules plus compatibles avec le milieu urbain, c'est-à-dire moins gros et moins bruyants.

M. Bergeron reprend un passage du mémoire où il est question de la résistance des automobilistes et propose que l'on documente ce sujet.

M. Tassé demande des précisions sur la cohabitation entre les résidants et les commerçants du centre-ville.

M. Lavallée rappelle une époque pas si lointaine où l'on se demandait qui pouvait avoir envie de vivre au centre-ville.

M. Mainville propose de remplacer des stationnements par des espaces verts et d'aménager des sentiers pédestres.

## **10.8 Conseil communautaire Côte-des-Neiges**

Mme Denise Lacelle, porte-parole du Conseil communautaire Côte-des-Neiges, présente le Conseil, un regroupement d'une quarantaine d'organismes communautaires œuvrant, entre autres, à améliorer la qualité et les conditions de vie de la population du quartier. À l'issue d'un congrès tenu à l'automne 2006, le Conseil a pris position en faveur des modes de transport s'inscrivant dans une perspective de développement durable et a adopté des recommandations visant à améliorer le transport en commun par diverses mesures : tarifs incitatifs, accessibilité, trajets adaptés aux besoins; à encourager le co-voiturage et le vélo; à améliorer la sécurité des piétons et à appliquer de façon plus stricte les règlements de circulation. Le Conseil communautaire Côte-des-Neiges accueille donc favorablement le Plan de transport et salue les mesures qui reflètent une préoccupation pour l'environnement.

En ce qui concerne le tramway, le Conseil communautaire Côte-des-Neiges souhaiterait qu'il soit implanté d'abord sur Côte-des-Neiges, faisant valoir que cette artère dessert plusieurs établissements d'enseignement et de santé qui génèrent beaucoup de circulation et invoquant le fait que le centre-ville est déjà bien desservi. Pour ce qui est du réseau routier, on recommande le raccordement Cavendish-Cavendish pour décongestionner Décarie et on réclame d'autres aménagements du réseau et de la trame urbaine autour du site de l'hippodrome qui présente un intéressant potentiel de développement, ainsi que des liaisons de transport en commun. Par ailleurs, tout en reconnaissant l'importance du transport des marchandises et des déplacements à vocation économique, on invite à prendre exemple sur des pays qui ont réussi à en diminuer les impacts négatifs sur la quiétude des quartiers, la sécurité et la santé des citoyens. Pour ce qui est du financement, le Conseil approuve toutes les mesures proposées mais fait une mise en garde contre une augmentation de tarif et relance l'idée d'une tarification sociale des transports en commun, les tarifs étant déjà trop élevés pour une bonne partie de la population.

Mme Lacelle conclut sur l'importance du financement et invite le maire à prendre l'initiative d'un vaste mouvement montréalais pour aller chercher l'argent là où il est, à Québec et à Ottawa afin de réaliser le Plan et faire de notre ville une belle ville.

M. Bergeron a apprécié le plaidoyer et l'enthousiasme de Mme Lacelle en faveur du tramway et relate l'époque où les Montréalais ont vu naître le métro en souhaitant qu'on arrive à recréer cet état d'esprit.

### **10.9 Comité de revitalisation urbaine intégrée – Quartier Saint-Pierre**

Alexandre Campeau-Vallée présente le Comité de revitalisation urbaine intégrée (CRUI) du Quartier Saint-Pierre dont le mandat est axé sur la revitalisation sociale, économique et culturelle du quartier Saint-Pierre. La question du transport est perçue comme un chaînon clé de la démarche de revitalisation du quartier, caractérisé par la présence du canal Lachine et des infrastructures majeures de transport (autoroutes, voies ferrées) qui rendent difficile la cohabitation avec les milieux de vie.

Le CRUI salue le Plan de transport qui privilégie les transports actifs et collectifs. On souligne en particulier le projet de tramway en souhaitant qu'il se rende jusqu'à Lachine, du lien ferroviaire vers l'aéroport et du développement du réseau cyclable. On déplore toutefois, l'absence de mesures susceptibles de résoudre les problèmes spécifiques du quartier, notamment la circulation de transit qui, selon le CRUI, appelle des interventions plus structurantes que des mesures de sécurisation ou d'apaisement de la circulation.

Les principales recommandations du CRUI visent : certaines intersections du quartier à inscrire dans la liste des intersections à sécuriser prioritairement; les quartiers verts qui devraient être créés prioritairement dans les milieux qui subissent le plus lourdement les impacts négatifs du transport; et enfin, le camionnage qui devrait céder la priorité à la qualité de vie. Il termine sur l'importance d'encadrer les travaux à venir autour de l'échangeur Turcot de manière à réduire les impacts négatifs du camionnage sur les quartiers avoisinants.

Mme Barbe demande une précision sur ce dernier point à savoir si on fait référence à la durée des travaux ou à l'aménagement qui en résultera. Elle rappelle que des mesures de mitigation sont prévues pour la durée des travaux.

M. Mainville adresse une question sur l'existence des pistes cyclables dans le quartier qui ont bien des obstacles à contourner.

Mme Eloyan souligne l'importance de revitaliser et de désenclaver ce quartier faisant ressortir l'intérêt que le CRUI porte à la création d'un quartier vert.

### **10.10 Confédération des syndicats nationaux**

M. Gaétan Châteauneuf, membre du Conseil central du Montréal métropolitain, représente la Confédération des syndicats nationaux et ses organisations affiliées. Il rappelle que la CSN s'est prononcée à plusieurs reprises pour un virage en faveur du transport en commun et pour un financement adéquat. La CSN est doublement interpellée par le Plan de transport du fait que plusieurs de ses membres sont à la fois employés des sociétés de transport et usagers du transport en commun qui est considéré comme l'un des principaux enjeux du développement des grandes agglomérations, indissociable de l'environnement, du développement économique et de l'aménagement du territoire.

La CSN et ses organisations affiliées appuient la volonté de la Ville de Montréal d'effectuer un virage en matière de transport urbain et de remettre en question l'hégémonie de l'automobile au profit du transport en commun, pierre angulaire du développement de Montréal, mais considèrent que la situation requiert un virage encore plus radical. Elles sont d'avis que les énoncés de principe, les objectifs et les moyens proposés dans le Plan de transport ne sont pas assez clairs et assez cohérents.

M. Châteauneuf se questionne sur les moyens utilisés pour atteindre les objectifs. Il se dit en faveur d'équipements plus légers, comme l'autobus et le trolley-bus qui, selon lui, peuvent donner un bon résultat à moindre coût. Pour ce qui est du réseau autoroutier, il se prononce en faveur de la modernisation de la rue Notre-Dame et de l'autoroute 30 comme voie de contournement, mais en défaveur de la 25.

La position de la CSN sur le financement peut se résumer ainsi : il doit être suffisant, durable, diversifié, équitable et public; la contribution des usagers doit cesser d'augmenter et, si possible, diminuer; on est contre la tarification de la distance et contre le recours à l'entreprise privée.

M. Denis Marcoux, vice-président de la fédération des employés de services publics, vient préciser certains points, notamment en ce qui concerne l'augmentation de l'achalandage et le caractère public des sociétés de transport. Par ailleurs, il se convainc qu'il n'est pas suffisant de réduire l'usage de l'automobile, ni de diminuer la part relative que celle-ci occupe dans les déplacements. Il exprime des doutes sur les cibles fixées par la Ville de Montréal pour faire du transport en commun le mode prédominant de déplacement des Montréalais et une solution durable aux problèmes environnementaux, économiques et urbanistiques liés à l'utilisation de l'automobile. Il ne suffit pas

d'augmenter la part des déplacements effectués en transport en commun, mais d'assurer la prédominance du transport en commun sur l'automobile.

On demande donc à la Ville de se prononcer plus clairement sur la question du rôle et de l'importance du transport en commun.

Pour atteindre l'objectif fixé par le protocole de Kyoto, selon les chiffres avancés par L'Agence métropolitaine de transport (AMT), il faudrait diminuer d'environ 25 % l'utilisation de l'automobile en période de pointe du matin et augmenter l'achalandage global du transport en commun de 5 % durant plusieurs années, ce qui porterait la part des déplacements effectués en transport en commun dans la région de Montréal à plus de 40 %.

En ce qui concerne l'impact des choix en matière de transport sur le développement économique, on note entre autres le fait que l'automobile représente 20,4 % de l'économie du Québec, mais ne génère que 7,3 % de l'emploi total. Une dépense de 1 M\$ dans l'automobile crée 5,5 emplois au Québec, alors que la même dépense crée 11,4 emplois dans le transport en commun.

En ce qui concerne le financement, il fait une mise en garde contre la privatisation pour ne pas perdre la cohérence d'ensemble. Il exprime des doutes quant aux résultats de certaines études et se dit convaincu que pour assurer la qualité, l'accessibilité et la sécurité des transports publics, ils doivent demeurer dans le secteur public.

En conclusion, M. Châteauneuf insiste sur une des recommandations : Que la Ville de Montréal effectue un virage radical en faveur du transport en commun et prenne les moyens nécessaires pour le négocier.

Mme Eloyan demande des précisions quant au virage attendu. Dans sa réponse, M. Châteauneuf insiste sur la réduction de la part modale de l'automobile au profit du transport en commun. Pour ce qui est du partenariat, il reste sur ses positions en soutenant que l'entreprise privée est là pour faire des profits, il n'y a aucune raison de croire qu'elle peut offrir la même qualité de service à moindres coûts, sans parler du risque de perdre une expertise qui doit rester dans le secteur public.

#### **10.11 Commission des jeunes d'Union Montréal**

Mme Véronique Chadillon-Farinacci, présidente de la Commission des jeunes d'Union Montréal, présente le contenu du mémoire préparé par le comité de travail sur le transport mis sur pied pour analyser le Plan. La Commission salue le Plan de transport pour sa vision et son parti pris en faveur des transports actifs et collectifs.

Six thèmes font l'objet d'une attention particulière : les usagers du transport en commun, les automobilistes, les cyclistes, les piétons, les stationnements et les alternatives de financement et d'infrastructure.

Pour les usagers du transport en commun, la Commission souhaiterait que soit réalisée l'étude de faisabilité du libre accès au transport en commun pour les étudiants, évoquée dans le Plan de transport, à défaut de quoi elle demande à tout le moins un tarif réduit. Pour l'ensemble des usagers, elle recommande qu'une éventuelle augmentation des tarifs ne soit pas supérieure au coût de la vie. Par ailleurs, elle se prononce contre la modulation des tarifs selon la distance parcourue et selon la période de la journée. En attendant le prolongement de la ligne bleue, on propose une desserte express pour familiariser les futurs usagers.

En ce qui concerne les automobilistes, la Commission est d'avis qu'ils devraient être mis à contribution davantage pour le financement des transports en commun. Elle appuie en ce sens le péage dans la mesure où les Montréalais profitent d'un tarif préférentiel puisqu'ils contribuent déjà beaucoup au financement des transports en commun. On propose de moduler les tarifs en fonction de la catégorie de véhicule et les heures de pointe. Par ailleurs, on recommande des mesures qui favorisent le transport actif et collectif, ainsi que le covoiturage telles que des allègements fiscaux pour les entreprises et des stationnements réservés.

Pour les cyclistes, on demande des aménagements qui permettent un meilleur accueil des vélos dans le métro et un accès en tout temps par la levée de certaines interdictions. On demande également certains aménagements concernant notamment l'éclairage, les intersections, la sécurité et les parcours afin de relier les réseaux cyclables aux stations de métro. On accueille favorablement le vélo libre-service en proposant des tarifs réduits pour les étudiants.

Pour les piétons, on demande d'accroître les mesures de sécurité : élargissement des trottoirs aux intersections et aménagement de carrefours giratoires, réduction des limites de vitesse, dos d'ânes bien en vue.

Pour ce qui est des stationnements, on demande des stationnements incitatifs aux abords des stations de métro, de restreindre la construction de nouveaux stationnements, d'interdire les services de valet-parking, d'aménager les stationnements publics avec des éléments de verdure.

Enfin, on invite la Ville à penser à des moyens de financements alternatifs, impliquant par exemple, les entreprises, comme cela se fait ailleurs.

Mme Eloyan demande des précisions sur la participation des entreprises au financement du transport en commun, en se demandant si cela ne risquait pas de faire fuir les entreprises. Mme Chadillon-Farinacci précise que cette proposition comporte un allègement fiscal. Son collègue, Julien Savard voit là une simple piste à explorer en faisant référence à des expériences en France où les entreprises sont taxées.

#### **11 Ajournement au mardi 4 septembre à 9 h à la salle du conseil**

À 23 h 15, l'assemblée est ajournée au mardi suivant. Mme Barbe remercie tous les participants, l'équipe du SITE et les membres de la commission, les élus présents la secrétaire-recherchiste et le technicien du son et le personnel de sécurité. Elle rappelle que les mémoires sont disponibles sur le site des commissions à l'adresse : [ville.montreal.qc.ca/commissions](http://ville.montreal.qc.ca/commissions)

**Quatrième séance  
Mardi 4 septembre 2007 à 9 h**

**COMMISSAIRES PRÉSENTS**

Mme Manon Barbe, présidente de la commission  
Mairesse de l'arrondissement de LaSalle

Mme Noushig Eloyan, vice-présidente de la commission  
Conseillère de ville, arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

M. Richard Bergeron  
Conseiller de ville, arrondissement du Plateau-Mont-Royal

M. Carle Bernier-Genest  
Conseiller de ville, arrondissement de Rosemont- La Petite-Patrie

M. Pierre Mainville  
Conseiller d'arrondissement de Ville-Marie

M. Alain Tassé  
Conseiller de ville, arrondissement de Verdun

M. Robert L. Zambito  
Conseiller d'arrondissement de Saint-Léonard

**COMMISSAIRE ABSENTE**

Mme Ginette Marotte  
Conseillère de ville, arrondissement de Verdun

LE QUORUM EST ATTEINT.

**AUSSI PRÉSENTS**

M. Lavallée, maire de l'arrondissement de Rosemont – La Petite-Patrie  
et responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain au comité exécutif  
M. Jean Bertrand, chef de division  
M. François Major, chef d'équipe, du Service infrastructures, transport et environnement

ASSISTANCE : 20 personnes

**12 Ouverture**

Mme Barbe fait le point sur la consultation qui en est à sa quatrième séance et se termine aujourd'hui. Elle rappelle le déroulement de la séance.

**13 Commentaires du public et dépôt des mémoires**

**13.1 Interaction du quartier Peter-McGill**

M. Paul-Antoine Troxler représente l'organisme. Sa mission : améliorer la qualité de vie du quartier situé dans la partie ouest de l'arrondissement de Ville-Marie, un quartier de 30 000 résidents, délimité par les rues Atwater, Des pins, Université et Notre-Dame. Étant situé à proximité du centre-ville où la circulation automobile est dense, la question du transport est indissociable de la qualité de vie dans le quartier.

Favorable au Plan de transport, l'organisme espère que la hiérarchisation des chantiers se fera en fonction de l'objectif premier, les transports en commun. Dans un quartier où 40% des résidents marchent pour accomplir leurs activités quotidiennes, on comprendra l'intérêt particulier pour le 15<sup>e</sup> chantier qui vise à consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux. On fait valoir le fait que des quartiers qui favorisent la cohabitation harmonieuse des différentes fonctions (habitation, travail, éducation, commerce, loisirs, etc.) réduisent notre dépendance aux modes de transport lourds et coûteux. La question qui semble préoccuper le plus les résidents du quartier est l'accès au métro et dans les autobus pour les parents avec poussette. Enfin, l'organisme propose

d'implanter dans le quartier Peter-McGill l'un des premiers quartiers verts.

M. Troxler conclut en souhaitant plus de précisions quant aux objectifs du Plan de transport, ce qui selon lui serait la meilleure façon de trouver les moyens de ses ambitions.

M. Bergeron s'informe des principaux inconvénients de la vie au centre ville. M. Troxler répond : le bruit, la pollution atmosphérique, le manque de verdure.

M. Tassé fait valoir le lien entre le Plan de transport et la Charte du piéton qui rendra la marche plus facile dans les quartiers centraux.

Mme Eloyan revient sur l'arrimage à faire entre les différents plans adoptés par la Ville : Plan d'urbanisme, Plan stratégique de développement durable, Plan de transport, etc., de même qu'au niveau de la gouvernance entre les différents acteurs : les arrondissements, les services centraux, la Ville.

Mme Barbe demande quelles sont les précisions attendues quant aux objectifs du Plan. Il s'agit d'objectifs quantifiables, comme par exemple des mesures précises sur l'émission de gaz à effet de serre.

### **13.2 Conseil jeunesse de Montréal**

Claudia Lacroix-Perron représente le Conseil jeunesse de Montréal (CJM), un comité consultatif créé en février 2003 par l'administration municipale pour refléter les préoccupations des jeunes Montréalais et les inviter à prendre part aux décisions qui les concernent. Représentatif de la diversité géographique, linguistique, culturelle et sociale de la jeunesse montréalaise, il a pour mandat de conseiller le maire et le comité exécutif sur toutes les questions relatives aux jeunes.

Les jeunes montréalais sont les usagers les plus assidus du réseau de transport en commun, d'où l'intérêt particulier du CJM pour la question du transport. Au printemps 2007, le Conseil adressait un avis sur le transport urbain intitulé « Mobile sur l'île, rapide en ville » dans lequel il ciblait des améliorations à apporter au transport urbain dans une perspective de viabilité et en réponse aux besoins de mobilité des jeunes de 12 à 30 ans. Le document qui contenait plusieurs recommandations en ce sens est présenté à nouveau en tant que mémoire à la consultation sur le Plan de transport. Le CJM se réjouit de retrouver plusieurs de ces recommandations dans le Plan de transport et réitère plus particulièrement certaines d'entre elles concernant : le financement, la tarification, les déplacements inter-arrondissements et le bureau de la sécurité des déplacements.

En matière de financement, le CJM invite la Ville à faire preuve de leadership et à préciser les engagements qu'elle peut réaliser avec les ressources dont elle dispose ou avec celles qu'elle compte obtenir à court terme. Pour ce qui est de la tarification, le CJM réitère sa recommandation à l'effet de maintenir à un coût abordable l'accès aux transports en commun pour l'ensemble des jeunes Montréalais. Pour le CJM, l'amélioration de l'offre de transport collectif doit non seulement viser la desserte du centre-ville à partir des secteurs périphériques, mais développer davantage de liens entre les arrondissements, surtout aux bouts de l'île. En ce qui concerne la sécurité, le CJM souhaite que le Bureau de la sécurité des déplacements soit appelé à jouer un rôle préventif en impliquant en amont des projets d'aménagement. Il devrait être appelé à intervenir également auprès des usagers du domaine public en favorisant l'apprentissage d'une meilleure cohabitation.

Mme Eloyan relève la question du transport adapté qui est abordée dans l'avis du CJM et demande si le service, en terme de priorité gagnerait surtout à être consolidé ou à être développé. La réponse va dans le sens d'une consolidation.

M. Bergeron relève la difficulté de se déplacer d'un arrondissement à l'autre et déplore le fait que le Plan de transport soit centré sur le centre-ville. Il questionne aussi l'aspiration des jeunes à posséder une auto. Mme Lacroix-Perron pointe les lacunes liées aux transports en commun, comme principale cause de l'abandon des transports en commun dès qu'un jeune a les moyens de s'acheter une voiture.

### **13.3 Dominique Sorel, citoyenne**

Mme Sorel, une résidante de l'arrondissement Notre-Dame-de-Grâce – Côte-des-Neiges milite en faveur de la sécurité routière dans son quartier, notamment au sein du Comité des résidants de l'îlot Monkland qui appuie les recommandations présentées dans son mémoire. Elle s'est mobilisée après que sa fille accompagnée de sa gardienne se soit fait heurtée par une voiture à un carrefour qui a fait une autre victime par la suite.

D'entrée de jeu, Mme Sorel prend position en faveur des actions visant à favoriser la marche et le vélo dans un milieu sécuritaire, ainsi que toutes les actions visant à améliorer la qualité et la sécurité du milieu de vie, notamment la qualité de l'air et l'élimination de la circulation de transit, ce qui passe

inévitabilité par une augmentation massive de l'usage des transports en commun. Ses recommandations touchent plus particulièrement les chantiers 14, 15, 16 et 17 visant l'amélioration de la sécurité des piétons : la charte du piéton, le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux, la qualité de vie des quartiers montréalais et la sécurité des déplacements. Le problème de sécurité des piétons, tout comme celui de qualité de l'air, est lié au nombre de véhicules, mais peut également être amélioré par des mesures très simples d'apaisement de la circulation.

Les recommandations et suggestions que propose Mme Sorel visent principalement des aménagements d'apaisement de la circulation : réduire la vitesse à 30 km/h dans les zones sensibles; profiter des projets de réfection routière pour mettre en place des aménagements d'apaisement de la circulation; exiger des promoteurs qu'ils incluent et financent les mesures d'apaisement de la circulation dans tout nouveau grand projet immobilier; définir les paramètres propres aux quartiers verts et attribuer les budgets conséquents aux arrondissements pour leur implantation; et enfin, fixer des objectifs clairs de réduction des accidents, effectuer un suivi et publier les résultats. Mme Sorel souligne enfin l'importance d'accompagner ces mesures d'un travail d'éducation et de sensibilisation, convaincue que le succès de l'opération requiert une grande ouverture d'esprit. Elle invite le maire de Montréal à faire preuve d'audace comme le maire de Paris a su le faire.

M. Tassé fait valoir les mesures contenues dans la Charte du piéton en vue d'assurer la sécurité des piétons.

Mme Eloyan revient sur la nécessité d'adopter des normes universelles et d'engager des actions centralisées.

### 13.4 Arrondissement de Lachine

M. Ghislain Dufour, commissaire au développement économique pour l'arrondissement de Lachine, présente le mémoire de l'arrondissement, intitulé « *Pour la relance du tramway vers Lachine* ». Comme le titre de son mémoire l'indique, l'arrondissement veut faire valoir l'intérêt d'intégrer au projet de tramway proposé dans le Plan de transport un axe reliant Lachine.

L'arrondissement a fait réaliser une étude dans le but de valider le choix modal du tramway pour relier le centre-ville de Montréal et Lachine, de déterminer parmi les différents corridors est-ouest quel serait l'axe le plus indiqué, ainsi que l'emplacement des stations, afin de mieux desservir la population de l'arrondissement. Les familles ont été consultées et ont fait valoir la nécessité d'un lien qui relie Lachine au centre-ville. La question du transport est cruciale pour l'attraction et la rétention des familles et les entreprises qui assurent le développement de Lachine.

M. Dufour cède la parole à M. Paul Bourque qui va présenter le mémoire de Lachine sur la relance du tramway de Lachine vers le centre-ville. Après avoir étudié l'offre de transport actuelle et passé en revue tous les modes de transport collectif qui pourraient être déployés, le tramway s'est imposé comme le choix le moins coûteux permettant une amélioration significative du transport en commun. Des deux couloirs qui permettraient l'implantation d'un tramway en site propre, il s'est avéré que c'est celui qui emprunterait l'emprise ferroviaire dans l'axe de la rue Victoria qui offre le choix le plus performante, desservant la quasi-totalité de la population à l'est de la 32<sup>e</sup> Avenue.

- À la lumière de cette étude, l'arrondissement formule les recommandations suivantes :
- Continuer à préserver l'intégrité de l'ancienne emprise ferroviaire pour l'aménagement futur d'un tramway;
- En vue des travaux de réfection des infrastructures, procéder dès maintenant à leur déplacement à l'extérieur de l'emprise du tramway;
- Procéder à une analyse plus poussée de la possibilité de l'implantation du tramway dans l'arrondissement en incluant le tracé entre l'arrondissement et le centre-ville, d'achalandage et les coûts;
- Étudier la possibilité d'implanter un projet pilote de tram-train à faible coût pour démontrer l'intérêt du mode tramway dans le corridor Lachine/centre-ville;
- Créer un regroupement des arrondissements et des villes du sud-ouest de l'île de Montréal (Lachine, Lasalle, Verdun, MTL Ouest, Côte-Saint-Luc, Westmount, etc) pour développer un plan de transport local spécifique pour la planification d'un réseau de tramway;
- Procéder au développement d'un tramway entre Lachine et Montréal afin d'augmenter de manière significative les déplacements en transport collectif dans l'arrondissement.

Mme Eloyan demande pourquoi avoir éliminé la possibilité d'améliorer la desserte par autobus vers le centre-ville. Mais il semble que toutes les expériences qui ont été tentées en ce sens n'ont pas été convaincantes. Les discussions s'engagent sur les différents scénarios proposés et sur les différents parcours étudiés.



### 13.5 Société de promotion du Canal de Lachine

M. Éric Verrault, directeur général de la Société de promotion du Canal de Lachine, présente l'organisme et sa mission qui en est une de promotion et de mise en valeur du canal. Il fait valoir la vocation récréo-touristique du canal en tant que levier économique pour Montréal et outil de développement durable, en particulier pour les populations locales.

Le commentaire de la Société sur le Plan de transport touche l'implantation du réseau de tramway. Soulignant l'essor important qu'a connu le Sud-Ouest avec le réaménagement du canal ainsi que son potentiel de développement (ancien site de Poste Canada, le pôle du bassin Peel, Griffintown), la Société fait valoir l'impact qu'aurait l'implantation du tramway le long du canal sur le potentiel récréo-touristique du secteur.

La Société de promotion du Canal de Lachine recommande que soit considéré comme un projet distinct le projet de tramway le long du canal, non seulement pour offrir une desserte en transport en commun, mais aussi pour son impact sur le développement économique et touristique.

Mme Barbe demande sur quel côté du canal on prévoit l'implantation. On souligne que le développement se fait davantage du côté nord entre le maché Atwater et le Vieux-Montréal, mais que la question est à étudier.

### 13.6 Groupe Cardinal Hardy

M. Michel Dufresne représente le Groupe composé d'urbanistes, d'architectes et d'architectes du paysage. Le Groupe est d'avis que Montréal accuse un retard par rapport à plusieurs grandes villes européennes et nord-américaines en ce qui concerne les transports collectifs de pointe. Il considère toutefois que le Plan de transport est peut-être trop ambitieux pour le poids démographique de la région et les moyens dont disposent les trois paliers de gouvernement. Certains des chantiers devraient être ramenés à des dimensions plus modestes, notamment, la modernisation de la rue Notre-Dame et l'implantation du réseau de tramway sur certains axes.

Considérant les réseaux de transport comme éléments structurants de l'aménagement du territoire, ce qui retient tout particulièrement l'attention du Groupe Cardinal Hardy, c'est l'arrimage entre le Plan de transport et le Plan d'urbanisme. Le Groupe souscrit totalement à la volonté de densifier l'occupation du sol, de favoriser une plus grande mixité des fonctions urbaines et un aménagement du domaine public de qualité, dans l'esprit du développement orienté sur le transport collectif et actif (TOD).

Le Groupe énonce quatre conditions à intégrer à tout projet majeur d'infrastructures de transport. La première est de valoriser la densité et la mixité d'occupation du sol à l'aide d'outils de planification urbaine (secteur de planification détaillée, programmes particulier d'urbanisme, etc.) en tenant compte de la réalité montréalaise. Dans le contexte montréalais, on devrait parler de *Transit Oriented Redevelopment* plutôt que de *Transit Oriented Development*, car il s'agit non pas de créer de nouveaux pôles d'activités autour des noyaux de transport collectifs, mais de renforcer les pôles existants.

La deuxième condition vise à soutenir la vitalité des activités riveraines par des mesures qui atténuent les impacts des travaux afin de favoriser l'effet catalyseur. On préconise notamment un programme de revitalisation commerciale, un programme d'aide à la rénovation et des mesures compensatoires.

La troisième condition touche la qualité et la convivialité des aménagements en favorisant l'utilisation prioritaire du domaine public par les piétons et les cyclistes en ciblant de hauts standards de qualité. La qualité des aménagements doit se refléter dans le choix des matériaux, de l'éclairage et du mobilier selon des critères d'esthétisme et de pérennité. En ce qui concerne les pistes cyclables, le Groupe Cardinal Hardy est plutôt favorable aux voies partagées plus sécuritaires, selon eux.

Enfin, le Groupe Cardinal Hardy souligne l'importance de mobiliser les intervenants autour des grands chantiers, en particulier pour ce qui est des grands projets d'infrastructure, par la communication, la consultation et la mise en place d'une instance de coordination.

M. Bernier-Genest demande des précisions sur la notion de voie partagée. Il s'agit de voies partagées entre piétons et cyclistes, notamment sur les trottoirs, comme on peut le voir à Berlin et comme on peut le voir dans le Vieux-Port, ou entre cyclistes et automobilistes comme sur la rue McGill. On considère que ces voies sont sécuritaires. M. Bergeron souligne l'importance de faire appel aux aménagistes et non seulement aux ingénieurs et souligne quelques exemples convaincants comme le Quartier international.

À 11 h 05, la présidente propose de faire une pause. Les travaux reprennent à 11 h 25.

### 13.7 Mme Louise Harel

Mme Louise Harel, députée de Hochelaga-Maisonneuve, est venue plaider en faveur d'un tramway sur la rue Ontario. Elle a déposé un mémoire co-signé par Monsieur Réal Ménard, député de Hochelaga, intitulé « Un projet urbain d'envergure pour le sud-est de Montréal, le nouveau tramway sur Ontario ». Elle précise d'entrée de jeu qu'ils sont là à titre de représentants de leurs concitoyens du sud est de Montréal et non pas comme porte-parole de leur formation politique.

Tout en saluant la vision ambitieuse du Plan de transport, elle souligne certaines lacunes dans le sud-est de l'île de Montréal et considère que le Plan privilégie les axes nord-sud, alors que le développement de Montréal s'est fait de tout temps dans l'axe est-ouest.

Elle propose que le réseau initial du tramway comprenne une ligne sur Ontario entre le Marché Maisonneuve et la Place des Arts pour éventuellement se prolonger jusqu'au boulevard l'Assomption, prévu dans le Plan de transport. Elle rappelle que jusqu'en 1959, la population du sud-est était desservie par un tramway qui circulait rue Ontario et mentionne les nombreuses institutions qui se trouvent à proximité. En plus de répondre à une forte demande de transport en commun, le projet de tramway permettrait de réaliser des opérations de revitalisation dont l'impact sur l'environnement urbain serait considérable.

Mme Harel appuie son plaidoyer en faveur du tramway sur des considérations démographiques, sur les perspectives d'emploi dans l'arrondissement Mercier – Hochelaga-Maisonneuve, sur la densification de l'habitat et l'utilisation des transports en commun, sur la motorisation des ménages qui est moindre dans les secteurs centraux et qui doit le rester, sur le portrait des déplacements où la marche se pratique déjà beaucoup en duo avec les transports en commun, et sur la présence des grands générateurs de déplacements dans le secteur.

Évoquant les expériences concluantes réalisées en Europe, Mme Harel souligne les avantages du tramway dans lequel elle voit bien plus qu'un moyen de transport, mais aussi un « stimulateur d'urbanité » parce qu'il offre une occasion de repenser le milieu urbain en permettant de reconquérir l'espaces pour les piétons et pour les vélos.

En conclusion, Mme Harel attire l'attention sur quelques données indiquant la croissance de la population et de l'emploi dans l'est pour souligner l'importance du tramway qui viendrait rééquilibrer l'offre de transport entre l'ouest et l'est. Elle rappelle d'ailleurs que jusqu'en 1959, la population circulait en tramway sur Ontario.

M. Barbe demande des précisions sur le tracé proposé. Il s'agit d'un tracé allant de la Place-des-Arts au marché Maisonneuve, puis éventuellement, jusqu'à l'Assomption. Toutefois, elle recommande d'étudier l'option d'une navette en boucle dans le secteur centre des affaires, havre et Vieux-Montréal avant d'arrêter un choix définitif sur le tramway.

Mme Eloyan relève un angle nouveau sous lequel Mme Harel a abordé la question d'un axe de transport est-ouest, celui de l'intégration des nouveaux arrivants. Mme Harel souligne le caractère structurant du transport collectif qui va de pair avec la densification.

### 13.8 Pierre Barrieau

M. Pierre Barrieau poursuit des études de doctorat en Études urbaines. Il propose des moyens pour améliorer les déplacements à l'intérieur de l'île de Montréal, de même qu'entre la périphérie et l'île en se basant sur une analyse modale des déplacements. Cette analyse indique que 63 % des déplacements effectués dans la région incluent au moins un segment sur l'île, d'où l'importance d'inclure l'ensemble de ces déplacements dans un plan de transport. Ses recommandations visent donc aussi bien les déplacements en périphérie qu'à Montréal.

Il considère la refonte en profondeur des structures administratives des transports collectifs comme une condition préalable à la réalisation de tous les autres chantiers. Dans l'ordre de ses priorités, viennent ensuite : l'automatisation du métro; le développement d'un réseau RER; et l'implantation rapide d'un réseau de tramway. Les phases d'implantation du tramway devraient se succéder comme suit : la boucle du centre-ville, la liaison entre Lachine et le centre-ville, l'avenue du Parc, la conversion des lignes jaune et bleu en tunnel tramway afin de les prolonger en surface et enfin, les autres lignes.

M. Barrieau formule d'autres propositions touchant entre autres le taxi hybride, le vélo, la marche, l'accessibilité et le *Transit Oriented Development* (TOD). Il propose également un nouveau modèle de gouvernance et de financement.

Il conclut son exposé en insistant sur un préalable essentiel à ses yeux, soit le réaménagement de la gouvernance des transports collectifs qui incluent la gouvernance, la planification, les opérations et le financement.

Mme Eloyan demande des précisions sur les chiffres avancés dans le mémoire concernant les parts modales dans le transport, sur les phases de développement du tramway et sur les activités aéroportuaires qu'il propose de compléter par de nouveaux liens ferroviaires.

M. Bernier-Genest demande des précisions sur la transformation de la ligne bleue du métro. M. Barrieau explique qu'il s'agit de ce qu'on appelle un pré-métro, qui consiste à relier un tramway de surface au tunnel du métro, en modifiant le système de rails.

**13.9 M. Robert Atcheley**

Absent

**13.10 Les amis de la montagne**

M. Jean-François Hallé : absent

**13.11 M. Éric Michaud**

Absent

**13.12 La Conférence régionale des élus de Montréal**

M. Guy Raynauld représente la Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉ), un regroupement de leaders politiques et socio-économiques ayant pour mandat de favoriser le développement de l'île de Montréal tout en faisant valoir les intérêts régionaux.

La CRÉ accueille avec enthousiasme le Plan de transport, elle salue sa vision novatrice du transport urbain et l'audace politique avec lequel la Ville s'engage dans un nouveau partage de l'espace public. Dans une optique de santé publique, un usage accru du transport en commun et des transports actifs ainsi qu'une réduction de l'usage de l'automobile sont vus d'un très bon œil. En outre, la CRÉ rapporte les résultats d'une étude économique selon laquelle, les bénéfices associés à un gain de 2 % de la part modale du transport en commun dans la région de Montréal (augmentation de 10 % de l'achalandage) s'élèvent à plus de 150 M\$ par année (réduction du nombre d'accidents routiers et des émissions de polluants, retombées économiques engendrées par les activités des organismes de transport).

La CRÉ appuie avant tout les interventions sur le réseau routier visant spécifiquement une amélioration du flux des marchandises et des transports collectifs, ainsi qu'une amélioration des conditions de la pratique du vélo et de la marche. En parallèle, des mesures efficaces de réduction de la part modale de l'automobile devront être implantées.

Tout en appuyant la démarche du Plan de transport, la CRÉ formule des avis et recommandations dans le but de le bonifier. La CRÉ est d'avis que des objectifs quantifiables liés aux transferts modaux (automobile, transport en commun, transports actifs) et à la réduction des GES sur le territoire de l'île de Montréal et du nombre de places de stationnement au centre-ville doivent être inclus dans la version finale du Plan de transport. Ces objectifs permettront de clarifier les résultats escomptés par la mise en oeuvre du Plan de transport, en cohérence avec sa vision, et d'en permettre un suivi efficace.

Le financement est sans doute le plus grand défi qui se pointe à l'horizon pour passer de la planification à la mise en oeuvre du Plan de transport. D'ici l'obtention du financement nécessaire à la réalisation de l'ensemble des chantiers, la CRÉ recommande d'entamer rapidement les démarches pour la réalisation des projets qui seront les plus bénéfiques pour la population montréalaise en fonction de leurs coûts relativement peu élevés, soit les chantiers relatifs à l'achalandage du transport en commun, au covoiturage, au SRB, aux mesures prioritaires pour autobus, au vélo, à la marche, à la qualité de vie et à la sécurité des déplacements.

La CRÉ offre son entière collaboration à la Ville de Montréal, en faisant appel à l'expertise des membres de son comité Transport, de son comité Environnement et développement durable et du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM).

M. Bergeron relève la position du CRÉ qui est favorable à la modernisation de la rue Notre-Dame et fait un lien avec la croissance du camionnage en se demandant s'il faut accompagner cette croissance. M. Raynauld est d'avis qu'il faut envisager un ensemble de mesures pour répondre aux besoins du camionnage, comme l'autoroute 30 pour éviter la circulation de transit sur l'île, mais que l'on pourrait implanter des voies privilégiées sur Notre-Dame et sur la Métropolitaine.

### 13.13 Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve

M. Pierre Brisset présente la réflexion du Groupe de recherche urbaine Hochelaga-Maisonneuve. Il accorde un intérêt particulier aux chantiers touchant la qualité de vie et s'intéresse aussi à la gouvernance et au financement, mais son propos va porter surtout sur le réseau routier et ferroviaire desservant la région de Montréal.

Il souligne le paradoxe entre la volonté de ramener les trains à Montréal et le fait que personne ne veut les voir passer devant chez lui en faisant référence à l'enlèvement des rails ici et là et à l'élimination des cours de triage. Il rappelle que pour opérer un système de transport de passagers sur rail, il faut prévoir des espaces nécessaires pour remiser, ravitailler et réparer les convois. Il commente le projet de démantèlement de l'autoroute Bonaventure pour donner accès au fleuve en proposant que le nouveau lien se situe dans l'axe Duke-Nazareth pour dégager le couloir Bonaventure afin de protéger le patrimoine industriel à proximité. Il propose de réviser les travaux à entreprendre autour de l'échangeur Turcot, notamment afin de réhabiliter la cour Turcot pour le remisage et l'entretien des trains de passagers près du centre-ville et afin de réduire les investissements que requiert le projet dans sa forme actuelle. En ce qui concerne la rue Notre-Dame, il considère que le projet actuel en est un non pas de boulevard urbain, mais plutôt d'autoroute reliant la A-720 à la A-25 dans l'axe du tunnel Lafontaine.

Il souligne enfin l'importance de faire des choix de solutions durables puisque nous n'avons pas les moyens de reconstruire tous les 40 ans, car loin de disparaître, les besoins s'accroissent. En ce qui concerne le péage, M. Brissette s'étonne que l'on songe à l'imposer sur les voies d'accès considérant les investissements importants requis au maintien du réseau urbain au centre-ville. Il estime même que c'est le contraire qui devrait être envisagé.

Mme Barbe demande quelques précisions sur la position présentée par M. Brisset qui propose des scénarios diamétralement opposés à ceux du Plan de transport, notamment ce qui en ce qui concerne l'échangeur Turcot.

M. Bergeron demande aussi des précisions sur les propositions de réaménagement d'autoroutes.

### 14 Levée de l'assemblée

Cette dernière intervention met un terme à la consultation sur le Plan de transport. La présidente de la commission, Mme Barbe, remercie tous ceux qui ont présenté un mémoire en soulignant la qualité. Leurs travaux vont alimenter la réflexion des membres de la commission qui vont par la suite présenter leurs recommandations au conseil municipal. Elle remercie aussi l'équipe du Service des infrastructures, transport et environnement pour leur accompagnement tout au long de la consultation, la secrétaire-rechercheuse, les techniciens, les employés de sécurité et ses collègues de la commission.

Elle rappelle que tous les mémoires qui ont été déposés sont disponibles à l'adresse : [ville.montreal.qc.ca/commissions](http://ville.montreal.qc.ca/commissions)

Sur une proposition de Mme Eloyan, appuyée par M. Mainville, l'assemblée est levée à 13 h 15.

---

**ADOPTÉ** 9 OCTOBRE 2008  
**LE :**

« ORIGINAL SIGNÉ »

---

Manon Barbe  
Présidente de la commission

« ORIGINAL SIGNÉ »

---

Danielle Dionne  
Secrétaire rechercheuse